



Briuselis, 2017 11 08
SWD(2017) 363 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos,

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių
vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo, pasiūlymo**

{COM(2017) 648 final} - {SWD(2017) 362 final}

Santraukos lentelė

Direktyvos 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrų taisyklių nustatymo pakeitimų poveikio vertinimas

A. Būtinybė imtis veiksmų

Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?

Pagal Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą skatinama daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito transporto keliais, tačiau toks krovinių vežimas nedidėjo tiek, kad būtų pasiektas 2011 m. baltojoje knygoje nustatytas naudojimosi įvairiarūšiu transportu tikslas. Tikslas siekti trukdo:

- A) investicijų į įvairiarūšio krovinių vežimo infrastruktūrą, ypač į krovinių perkrovimo terminalus, stygius ir
 B) Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos trūkumai, išaiškėję atlikus vertinimą pagal programą REFIT:
- 1) direktyva įgyvendinama neveiksmingai, nes atitikties kriterijai per sudėtingi ir per siauri, taip pat trūksta veiksmingo reikalavimų vykdymo užtikrinimo sąlygų;
 - 2) neveiksminga ir nepakankama ekonominė parama, mažai kur pritaikomos paramos priemonės, nepakankama ekonominė parama ir ribotas stebėjimas bei peržiūros tvarkos stygius.

Šios problemos daro poveikį visoms tarptautinio krovinių vežimo grandims, pavyzdžiui, krovinių siuntėjams, ekspeditoriams, nacionalinėms valdžios įstaigoms, dalyvaujančioms užtikrinant mišriojo vežimo reikalavimų vykdymą, ir kt. Jos taip pat trukdo veiksmingai taikyti paramos priemones.

Jei nebus imtasi veiksmų, įvairiarūšis krovinių vežimas liks mažiau konkurencingas už automobilių kelių transportą, o 2011 m. baltojoje knygoje nustatytas didesnio krovinių vežimo ne automobilių, o kito transporto keliais 2030 m. tikslas nebus pasiektas, todėl nebus pašalintas neigiamas poveikis aplinkai. .

Ką reikėtų pasiekti?

Šia iniciatyva siekiama didinti Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos veiksmingumą (taisyti sudėtingą apibrėžtį, teikti daugiau paskatų ir pašalinti pasenusias nuostatas) ir tobulinti esamas per mažai veiksmingas paramos priemones, kuriomis sprendžiamos reguliavimo ir rinkos nepakankamumo problemos ir taip siekiama paskatinti daugiau naudotis įvairiarūšiu krovinių vežimu (daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito transporto keliais). Direktyvos trūkumai susiję visų pirma su mišriojo krovinių vežimo apibrėžtimi, mokestinių paskatų ribojimu ir pasenusiomis važtos dokumentų nuostatomis. Trys pagrindiniai tikslai šie: 1) išaiškinti atitikties mišriojo krovinių vežimo kriterijams sąlygas; 2) toliau skatinti mišriojo krovinių vežimo konkurencingumą; 3) daugiau investuoti į įvairiarūšio krovinių vežimo terminalus ir didinti jų pajėgumą.

Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumas)?

Imtis suderintų ES veiksmų dėl Kombinuotojo krovinių vežimo direktyvos taikymo būtina siekiant pašalinti neigiamą transporto (ypač automobilių) poveikį aplinkai ir skatinti daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito transporto keliais, kad būtų pasiekti 2011 m. Transporto baltosios knygos, Europos mažataršio mobilumo strategijos ir kitų ES politikos krypčių tikslai šioje srityje. Todėl reikia atnaujintos bendrosios apibrėžties ir bendrųjų kriterijų, kad direktyvoje numatytais galimybėmis būtų galima naudotis vienodai visoje Europos Sąjungoje, ypač atsižvelgiant į tai, kad 81 proc. viso įvairiarūšio krovinių vežimo Europos Sąjungoje yra tarpvalstybinis. Jei valstybės narės naudotų skirtingas apibrėžtis, nevienodai užtikrintų direktyvos reikalavimų vykdymą ir taikytų skirtingas paramos sistemas, vežėjai veikiausiai negalėtų gauti numatytų paskatų visoje krovinių vežimo grandinėje.

B. Sprendimai

Kokiais būdais galima pasiekti tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?

Politikos galimybės sudarytos iš konkrečioms uždaviniais spręsti (tiksliau, nustatytoms pagrindinėms problemoms priežastims šalinti) skirtų politikos priemonių.

1 politikos galimybė. Patys mažiausi pakeitimai, svarbiausia – paprastinimas. Nustatoma paprastesnė, palyginti su baziniu scenarijumi, apibrėžtis (t. y. automobilių keliu einančios atkarpos ilgis – 150 km); atitikties kriterijams įrodymui priimami paprasti elektroniniai dokumentai; automobilių kelių vežėjams mokestinės paskatos taikomos, jei ne automobilių keliu einančiomis atkarpomis kroviniai vežami ne geležinkeliais, o, pavyzdžiui, vidaus vandenių arba jūrų keliais.

2 politikos galimybė. Paprastesni atitikties kriterijai (apibrėžtis) ir paprastesnis atitikties tikrinimas, taip pat veiksmingesnė ekonominė parama. Ši politikos galimybė turi du variantus:

- mažesnio užmojo A variantas: geografinės taikymo srities išplėtimas įtraukiant nacionalinį mišrųjį krovinių

vežimą, vienodas automobilių keliu einančios atkarpos ilgis (150 km arba 20 proc., pasirinkti didesnę vertę), tik pagal ISO / ILU standartus identifikuojamų krovinių vienetų naudojimas, aiškiai nustatyti atitikties kriterijams įrodymo reikalavimai ir daugiau ekonominės paramos galimybių;

- didesnio užmojo B variantas: be A varianto priemonių, galimybė valstybėms narėms lanksčiau taikyti automobilių keliu einančios atkarpos ilgio reikalavimą, tinka visų dydžių krovinių vienetai, privaloma parama terminalų statybai.

3 politikos galimybė. Pakeisti atitikties kriterijai (apibrėžtis) taikomi visam įvairiarūšiam krovinių vežimui ir privalomos paramos priemonės. Geografinės taikymo srities išplėtimas kaip pagal 2 politikos galimybę; neribojami automobilių ir ne automobilių keliais einančių atkarpų ilgiai ir krovinių vienetai; nėra reikalavimų duomenims, kuriais įrodoma atitiktis kriterijams; privalomos paramos priemonės (lengvatos) visam įvairiarūšiam krovinių vežimui.

Tinkamiausias 2 politikos galimybės B variantas, kurį įgyvendinus didesnio krovinių vežimo ne automobilių, o kito transporto keliais 2030 m. rodiklis būtų pasiektas, kaip planuota, ir būtų gauta didesnė investicijų grąža bei geriau saugoma aplinka, nei pasirinkus 3 politikos galimybę.

Kokios yra įvairių suinteresuotųjų šalių nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?

Visos suinteresuotosios šalys iš esmės sutaria, kad dabartinė situacija nieko netenkina, ir pritaria mišriojo krovinių vežimo apibrėžties paprastinimui, lengviau įvykdomiems reikalavimams ir plačiau taikomoms paramos priemonėms. Išsiskyrė nuomonės dėl paramos priemonių pobūdžio – vežėjai sutinka, kad paramos priemonės būtų plačiau ir privalomai taikomos visam įvairiarūšiam krovinių vežimui (3 politikos galimybė), tačiau valstybės narės norėtų, kad paramos priemonės, kurias jos turėtų arba privalėtų taikyti, būtų lankstesnės (2 politikos galimybės A ir B variantai). Valstybės narės taip pat pritaria lankstesnei mišriojo krovinių vežimo apibrėžčiai, jei automobilių keliu einančios atkarpos bus kuo trumpesnės (2 politikos galimybės B variantas). Dauguma suinteresuotųjų šalių (du trečdaliai iš jų – vežėjai) pritaria, kad į geografinę taikymo sritį būtų įtrauktas nacionalinis mišrusis krovinių vežimas (2 politikos galimybės A ir B variantai, 3 politikos galimybė). Pastaba. Paklaustos apie vadinamąsias kabotažo išimtis dauguma suinteresuotųjų šalių (vežėjai ir valstybės narės) teigia pritariančios tolesniam dabartinių nuostatų taikymui, tačiau valstybės narės pabrėžė, kad reikia geresnių sąlygų reikalavimų vykdymui užtikrinti ir pasirūpinti, kad kabotažo taisyklės nebūtų apeinamos naudojantis Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos nuostatomis.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis

Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?

- Didelės galimybės iki 2030 m. pasiekti 30 proc. ne automobilių, o kito transporto keliais pervežtų krovinių rodiklį arba krovinių vežimo daugiau kaip 300 km rodiklį.
- Naujieji reikalavimai, be kitų, aiškesnės direktyvos įgyvendinimo sąlygos, elektroninių važtos dokumentų naudojimas ir priemonės, platesnis ekonominės paramos teikimas, padės mažinti sektoriaus (vežėjų) sąnaudas. Apskaičiuota 2022–2030 m. ekonomija – 64,6 mlrd. EUR.
- Teigiamas poveikis išorinių sąnaudų ekonomijos atžvilgiu (dėl didesnio krovinių vežimo ne automobilių, o kito transporto keliais), 2022–2030 m. bus sutaupyta 1,62 mlrd. EUR.
- Didesnės investicijos į terminalus teigiamai paveiks darbo vietų kūrimą, apskaičiuota jo ekonominė nauda 2020–2030 m. yra 361,41 mln. EUR.

Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?

- Valdžios įstaigos papildomoms paramos (veiklai ir investicijoms) priemonėms 2022–2030 m. turėtų skirti iš viso 2,9 mlrd. EUR.

Koks bus poveikis mažosioms ir vidutinėms įmonėms ir konkurencingumui?

Geležinkelių ir laivybos sektoriuose veikiančios įvairiarūšio krovinių vežimo įmonės paprastai yra gana arba labai didelės, o automobilių kelių transporto ir vidaus vandenų transporto įmonės dažniausiai yra mažos arba vidutinės. 2 politikos galimybės B variantas pastarosioms įmonėms reiškia, kad daugiau krovinių bus vežama įvairių rūšių transporto priemonėmis, nes bus išplėsta atitikties kriterijams apibrėžtis. Dėl nustatyto reikalavimo tikrinimo tikslais teikti struktūrizuotus elektroninius duomenis gali gerokai padidėti mažųjų ir vidutinių įmonių, užsiimančių krovinių vežimu ir rengiančių duomenis, investicinės sąnaudos (pvz., 137 250 EUR kiekvienai įmonei), tačiau apskaičiuota, kad per metus kiekviena įmonė sutaupyty 145 000 EUR. Todėl poveikis mažosioms ir vidutinėms automobilių kelių transporto įmonėms, besinaudojančioms sistema, turėtų būti mažas ir teigiamas.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?

Jau minėta, kad nacionalinės valdžios įstaigoms reikės papildomų išlaidų, kad užtikrintų taisyklių laikymąsi, tačiau tų išlaidų bus kur kas mažiau, nei bus sutaupyta sektoriuje.

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?
Jau minėta, kad iniciatyva duos daug teigiamų aplinkos apsaugos rezultatų (2022–2030 m. 1,62 mlrd. EUR išorinių sąnaudų ekonomija) ir teigiamai paveiks darbo vietų skaičių visoje Europos Sąjungoje (2022–2030 m. 1 428–4 759 darbo vietų).
Proporcingumo principas
Pasirinkus tinkamiausią galimybę neviršijama to, kas būtina pirminei problemai išspręsti ir iniciatyvos tikslams įgyvendinti. Kai kurias nuostatas taikyti ir kai kurių paramos priemonių imtis valstybės narės galės lanksčiau, tačiau bus užtikrinamas vienodas pagrindinių reikalavimų supratimas.
D. Tolesni veiksmai
Kada politika bus persvarstoma?
Numatytos atnaujintos stebėjimo sąlygos ir peržiūros tvarka, pagal kurias pirmoji ataskaita teikiama po penkerių metų nuo direktyvos įsigaliojimo.