



Briselē, 8.11.2017.
SWD(2017) 363 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

Priekšlikums
Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva,
ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem
kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm

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

Kopsavilkums

Ietekmes novērtējums grozījumiem Padomes Direktīvā 92/106/EEK par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm

A. Rīcības nepieciešamība

Problēmas būtība un nozīme ES mērogā

Lai gan Kombinēto pārvadājumu direktīva veicina pārkārtošanos uz citiem transporta veidiem, intermodālo pārvadājumu izmantošana Eiropā nav palielinājusies pietiekami, lai tiktu sasniegts 2011. gada Baltajā grāmatā noteiktais mērķis attiecībā uz pāreju uz citiem transporta veidiem. Iemesli ir šādi:

- a) nepietiekami ieguldījumi intermodālā infrastruktūrā, jo īpaši pārkraušanas termināļos;
- b) *REFIT* ietvaros veiktajā izvērtējumā noteiktās Kombinēto pārvadājumu direktīvas nepilnības:
 - 1) neefektīva direktīvas īstenošana sarežģītu un ierobežojošu atbilstības kritēriju dēļ un tādēļ, ka nav efektīvu izpildes nosacījumu;
 - 2) neefektīvs un nepietiekams ekonomiskais atbalsts: šaurš atbalsta pasākumu tvērums, nepietiekams ekonomiskais atbalsts un ierobežota uzraudzība, kā arī pārbaudes mehānisma trūkums.

Šīs problēmas skar visus starptautisko kravu pārvadājumu ķēdes dalībniekus, piemēram, nosūtītājus, kravu pārvadātājus, valstu iestādes, kas iesaistītas kombinēto pārvadājumu nosacījumu izpildes nodrošināšanā, u. c. Tās arī kavē atbalsta pasākumu efektīvu īstenošanu.

Ja netiks veikti nekādi pasākumi, intermodālo pārvadājumu konkurētspēja arī turpmāk būs zemāka nekā autopārvadājumiem un 2011. gada Baltajā grāmatā noteiktais 2030. gada mērķis attiecībā uz transporta veidu maiņu netiks sasniegts, kā rezultātā saglabāsies papildu sekas.

Sasniedzamie mērķi

Iniciatīvas mērķis ir uzlabot Kombinēto pārvadājumu direktīvas iedarbīgumu (mainot sarežģīto definīciju, ierobežotos stimulus un novecojušos noteikumus) un uzlabot pašreizējos atbalsta pasākumus, kuru mērķis ir novērst regulējuma un tirgus trūkumus, kas kavē intermodālo pārvadājumu plašāku izmantošanu (transporta veidu maiņu), bet kuri ne vienmēr ir efektīvi. Direktīvas nepilnības īpaši ir saistītas ar kombinēto pārvadājumu definīciju, fiskālo stimulu ierobežojumiem un novecojušajiem noteikumiem par pārvadājumu dokumentiem. Trīs galvenie konkrētie mērķi ir šādi: 1) skaidrāk definēt kombinēto pārvadājumu atbilstības nosacījumus; 2) vairāk veicināt kombinēto pārvadājumu konkurētspēju; 3) palielināt ieguldījumus intermodālos termināļos un šādu termināļu jaudu.

ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)

Koordinēta ES rīcība Kombinēto pārvadājumu direktīvas darbības jomā ir nepieciešama, lai mazinātu transporta (jo īpaši autotransporta) negatīvās papildu sekas un sekmētu pārkārtošanos uz citiem transporta veidiem un tādējādi palīdzētu sasniegt mērķus, kas noteikti 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu, mazemisiņu mobilitātes stratēģijā un citās ES politikas iniciatīvās šajā jomā. Tāpēc ir nepieciešama vienota aktualizēta definīcija un vienoti kritēriji, lai garantētu, ka direktīvā paredzētās priekšrocības visā ES tiek piemērotas vienādi, jo īpaši ņemot vērā to, ka 81 % visu intermodālo pārvadājumu ES ir pārrobežu pārvadājumi. Ja dalībvalstis izmantotu atšķirīgas definīcijas, atšķirīgi īstenotu direktīvu un piemērotu atšķirīgas atbalsta sistēmas, uzņēmēji, iespējams, nevarētu gūt labumu no paredzētajiem stimuliem visā transporta ķēdē.

B. Risinājumi

Risinājuma varianti izvērīto mērķu sasniegšanai. Izraudzītais risinājums (ja ir). Iemesli (ja nav)

Politikas risinājumi ietver politikas pasākumu kopumus, ar kuriem paredzēts sasniegt konkrētos mērķus un īpaši pievērsties galvenajiem noteiktajiem problēmu cēloņiem.

Pirmais politikas risinājums (PR1): minimāli grozījumi, kas galvenokārt vērsti uz vienkāršošanu: salīdzinājumā ar pamatscenāriju šis risinājums paredz vienkāršot definīciju (t. i., noteikt autoceļu posma garumu: 150 km), par atbilstības pierādījumu pieņemt vienkāršus elektroniskus dokumentus, kā arī paplašināt autopārvadātājiem paredzēto fiskālo stimulu, nodrošinot to arī gadījumos, kad posmā, ko neveic pa autoceļiem, tiek izmantoti citi transporta veidi, ne tikai dzelzceļš (piemēram, pārvadājumi par iekšējiem ūdensceļiem vai jūras ceļiem).

Otrais politikas risinājums: atbilstības kritēriju (definīcijas) un to pārbaudes vienkāršošana un efektīvāka ekonomiskā atbalsta nodrošināšana. Ir divi apakšrisinājumi:

— mazāk vērienīgs apakšrisinājums (PR2A): ģeogrāfiskā aptvēruma paplašināšana, iekļaujot arī iekšzemes kombinētos pārvadājumus; vienota autoceļu posma definīcija (vai nu 150 km, vai 20 % distances atkarībā no tā,

<p>kurš no šiem attālumiem ir lielāks); tikai tādu kravas vienību pieņemšana, kam ir <i>ISO/ILU</i> identifikācija; skaidri noteiktas ar atbilstības pierādījumu saistītās prasības; vairāk ekonomiskā atbalsta iespēju,</p> <p>— <u>vērienīgāks apakšrisinājums (PR2B)</u>: papildus PR2A pasākumiem — iespēja dalībvalstīm elastīgāk regulēt autoceļu posma garumu; jebkāda lieluma kravas vienības; obligāts atbalsta pasākums termināļu būvniecībai.</p> <p>Trešais politikas risinājums (PR3): <u>atbilstības kritēriji (definīcija) mainīti tā, lai ietvertu visus intermodālos pārvadājumus, kā arī noteikti obligāti atbalsta pasākumi:</u> ģeogrāfiskā aptvēruma paplašināšana tāpat kā PR2; nav ierobežojumu autoceļu posmiem un citiem posmiem, kā arī kravas vienībām; nav datu prasību attiecībā uz atbilstības pierādījumiem; obligāti atbalsta pasākumi (labvēlīgs režīms) visiem intermodālajiem pārvadājumiem. Izraudzītais risinājums ir PR2B, kas ļauj sasniegt 2030. gada mērķi attiecībā uz transporta veidu maiņu un garantē lielāku ienākumu no ieguldījumiem (B/C), kā arī ekoloģisko efektivitāti nekā risinājums PR3.</p>
<p>Ieinteresēto personu viedokļi. Atbalsts konkrētiem risinājumiem</p> <p>Visu ieinteresēto personu vidū valda vispārēja vienprātība par to, ka pašreizējais stāvoklis (pamatscenārijs) ir jāmaina un ka ir atbalstāmi pasākumi, ar kuriem uzlabo kombinēto pārvadājumu definīcijas skaidrību, vienkāršo tās piemērošanu un īsteno plašākus atbalsta pasākumus. Viedokļi atšķiras jautājumā par atbalsta pasākumu iezīmēm — uzņēmēji uzskata, ka atbalsta pasākumiem jābūt obligātiem un tie jāpaplašina, lai tie attiektos uz visiem intermodālo pārvadājumu veidiem (risinājums PR3), savukārt dalībvalstis dotu priekšroku noteiktam elastīgumam attiecībā uz atbalsta pasākumiem, kurus tās var īstenot vai kurus tām ir pienākums īstenot (PR2A un PR2B). Dalībvalstis arī atbalsta elastīgumu kombinēto pārvadājumu definīcijā, ja vien autoceļu posmu garums tiek saglabāts pēc iespējas īsāks (PR2B). Vairākums ieinteresēto personu (divas trešdaļas uzņēmēju) atbalsta ģeogrāfiskā aptvēruma paplašināšanu, lai tiktu iekļauti arī iekšzemes kombinētie pārvadājumi (PR2A, PR2B, PR3). Piezīme: attiecībā uz kabotāžai piemērojamo izņēmumu lielākā daļa ieinteresēto personu (uzņēmēju un dalībvalstu) atbalsta pašreizējo noteikumu saglabāšanu, tomēr dalībvalstis ir uzsvērušas, ka ir jāievieš labāki izpildes nosacījumi un tādējādi, izmantojot Kombinēto pārvadājumu direktīvu, jānovērš kabotāžas noteikumu iespējamā apiešana.</p>
<p>C. Izraudzītā risinājuma ietekme</p>
<p>Izraudzītā risinājuma (ja tāds ir; pretējā gadījumā — galveno risinājumu) nodrošinātie ieguvumi</p> <p>— Lielas iespējas sasniegt 2030. gadam izvirzīto mērķi, ka 30 % no kravu pārvadājumiem (ar attālumu virs 300 km) tiek pārcelti uz citiem transporta veidiem.</p> <p>— Pozitīva ietekme — nozares dalībnieki (uzņēmēji) gūs ietaupījumus (samazināsies izmaksas), pateicoties skaidrākiem direktīvas īstenošanas nosacījumiem, elektronisku pārvadājumu dokumentu un elektronisku līdzekļu izmantošanai, paplašinātam ekonomiskajam atbalstam utt. Aprēķināts, ka laikā no 2022. gada līdz 2030. gadam gūto ietaupījumu apjoms būs aptuveni 64,6 miljardi EUR.</p> <p>— Pozitīva ietekme — ārējo izmaksu ietaupījumi (pateicoties transporta veidu maiņai) aptuveni 1,62 miljardu EUR apmērā laikā no 2022. gada līdz 2030. gadam.</p> <p>— Pozitīva ietekme — gaidāms, ka, pateicoties lielākiem ieguldījumiem termināļos, tiks radītas darbvietas, un attiecīgā ekonomiskā ieguvuma apmērs laikā no 2020. gada līdz 2030. gadam varētu būt 361,41 miljons EUR.</p>
<p>Izraudzītā risinājuma (ja tāds ir; pretējā gadījumā — galveno risinājumu) izmaksas</p> <p>— Testāžu kopējās papildu izmaksas, kas saistītas ar papildu atbalsta pasākumiem (darbības un ieguldījumu), laikā no 2022. gada līdz 2030. gadam būs 2,9 miljardi EUR.</p>
<p>Ietekme uz MVU un konkurētspēju</p> <p>Intermodālo pārvadājumu veicēji, kas nodrošina dzelzceļa un kuģu pārvadājumus, visbiežāk ir lieli vidējie uzņēmumi vai lieli uzņēmumi, savukārt autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nodrošinātāji bieži ir MVU. Paredzams, ka politikas risinājuma PR2B rezultātā pieņemtā plašākā atbilstības kritēriju definīcija dos iespēju MVU biežāk pārkārtoties uz intermodāliem pārvadājumiem. Tomēr strukturētu elektronisko datu ieviešana pārbaudes vajadzībām varētu tiem MVU, kuri iesaistīti pārvadājumu organizēšanā un datu sagatavošanā, radīt samērā lielas izmaksas, kas saistītas ar ieguldījumiem (piem., 137 250 EUR vienam uzņēmumam); taču paredzamie ietaupījumi katram uzņēmumam ir 145 000 EUR gadā. Tādējādi paredzams, ka ietekme uz MVU, kas darbojas autopārvadājumu nozarē un izmanto jaunās sistēmas, būs neliela un pozitīva.</p>
<p>Nozīmīga ietekme uz valstu budžetiem un valsts pārvaldi</p> <p>Kā norādīts iepriekš, izraudzītais risinājums nozīmētu, ka valstu iestādēm rodas papildu izmaksas saistībā ar noteikumu izpildi (tomēr nozares ietaupījumi būtu daudz lielāki).</p>
<p>Cita nozīmīga ietekme</p> <p>Kā norādīts iepriekš, ir paredzams, ka iniciatīvai būs būtiska pozitīva ietekme uz vidi (ārējo izmaksu ietaupījumi 1,62 miljardu EUR apmērā laikā no 2022. gada līdz 2030. gadam) un ietekme uz kopējo darbvietau daudzumu ES (laikā no 2022. gada līdz 2030. gadam varētu rasties 1428–4759 darbvietas).</p>
<p>Samērīgums</p> <p>Izraudzītais risinājums nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai atrisinātu sākotnējo problēmu un sasniegtu iniciatīvas mērķus. Dalībvalstis varēs rīkoties elastīgi dažu noteikumu piemērošanā (autoceļu posma definēšanā)</p>

un atbalsta pasākumu īstenošanā, un vienlaikus tiks nodrošināta vienota izpratne par pamata noteikumu kopumu.

D. Turpmākie pasākumi

Politikas pārskatīšanas termiņš

Ir paredzēti atjaunināti uzraudzības nosacījumi un pārskatīšanas mehānisms, un pirmais ziņojums tiks sagatavots piecus gadus pēc direktīvas stāšanās spēkā.