

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Europos Parlamento ir Tarybos pasiūlymo direktyvai, pataisanti direktyvą 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra

COM(2003) 448 galutinis - 2003/0175 (COD)

(2004/C 241/16)

2003 m. rugsėjo 12 d. Taryba, vadovaudamasi Europos Bendrijos steigimo sutarties 71 straipsniu, nusprendė paprašyti Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pateikti nuomonę dėl: Europos Parlamento ir Tarybos pasiūlymo direktyvai, pataisanti direktyvą 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu parengimą, 2004 m. gegužės 10 d. priėmė nuomonę. Pranešėjas buvo p. Simons.

409-oje plenarinėje sesijoje, vykusioje 2004 m. birželio 2-3 d. (2004 m. birželio 3 d. posėdyje) Europos Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas 109 balsais „už“, 82 „prieš“ bei 7 susilaikius, priėmė šią nuomonę.

1. Įvadas

1.1 2003 m. liepos 23 d. Europos Komisija priėmė pasiūlymą direktyvos 1999/62/EB, „Eurovinjetės direktyvos“, pataisai.

1.2 Pasiūlymas parengtas atsižvelgiant į Europos Tarybos 2002 m. gruodžio 12 ir 13 d. bei 2003 m. kovo 20 ir 21 d. prašymą, kad Komisija pateiktų naujos Eurovinjetės direktyvos pasiūlymą iki 2003 m. vidurio.

1.3 O taip pat atsižvelgiant į Europos Parlamento reikalavimą, kuris, priimdamas 2003 m. vasario 12 d. Baltosios Knygos išvadų ataskaitą, nusprendė, kad naudojimas infrastuktūromis turi būti apmokestintas.

1.4 Pagrindinis Komisijos pasiūlymo tikslas yra užtikrinti, kad naudojimosi infrastruktūromis išlaidos būtų efektyviau paskirstomos naudotojams. Principas, kad naudotojas apmoka išlaidas už kurias jis yra atsakingas, gali būti efektyviau taikomas pagal siūlomą sistemą, negu pagal Eurovinjetės direktyvą, kadangi naujoji sistema siūlo lanksčiau keisti mokesčius, atsižvelgiant į transporto priemonės rūšį ir naudojimosi laiką bei vietą.

1.5 Aišku siekiama ne didinti bendros transporto sektoriaus mokesčių ir rinkliavų naštos, o tiesiog aiškiau parodyti, jog įvairių naudojimosi būdų išlaidos gali efektyviau atsispindėti kainoje.

1.6 Šiame etape Komisija apsiriboja mokesčiais už sunkiasvorių krovininių transporto priemonių naudojimąsi transporto kelių infrastruktūromis. Tačiau ji pasilieka teisę vėliau dalinių

direktyvų pavidalu teikti pasiūlymus dėl naudojimosi oro, vidaus vandens kelių bei jūrų transporto infrastruktūromis, o taip pat nurodo, kad šalys narės bei miestai patys sprendžia dėl priemonių taikymo lengvosios transporto priemonėms.

1.7 Komisija mano, jog mokesčiai už naudojimąsi geležinkelio linijų infrastruktūra jau įskaičiuoti į geležinkelio linijų paketą.

2. Bendros pastabos

2.1 Komitetas pritaria Komisijos Eurovinjetės direktyvos 1999/62/EB pataisos pasiūlymui dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių naudojimosi tam tikromis infrastuktūromis apmokestinimo, kadangi tai leis efektyviau taikyti principą, jog naudotojas apmoka naudojimosi infrastruktūra išlaidas.

2.2 Komiteto manymu, antras šio pasiūlymo pranašumas yra pastangos pažaboti vis sparčiau šalyse narėse diegiamą arba jau galiojančią apmokestinimo sistemų įvairovę.

2.3 Komitetas mano, kad Komisija, siūlydama direktyvos 1999/62/EB pataisą, pernelyg ambicingai siekia vienu metu išspręsti šešias skirtingas problemas. Svarstomos problemos yra:

— užsienyje registruotos transporto priemonės, nepakankamai prisidedančios prie infrastruktūros išlaidų padengimo tam tikrose šalyse;

— šiuo metu ES esanti įvairių valstybinių apmokestinimo sistemų įvairovė, nepagrįsta Bendrijos principais;

- transporto infrastruktūros finansavimas;
- perkrovimo išlaidų apmokestinimas;
- kelių eismo įvykių išlaidų apmokestinimas;
- aplinkos išlaidų apmokestinimas.

2.4 Tai būtų pirmas tokio sumanymo sėkmės atvejis. Visi faktai tai daro dar nerealesniu, nes trijų paskutiniųjų tikslų apskaičiavimai skirtingi ir reikalauja visiškai kitokio požiūrio, nei pirmieji trys.

2.5 Baltojoje Knygoje išsakytoje Komiteto nuomonėje (COM(1998) 466 galutinis) pažymima, kad principas „moka naudotojas“ gali būti įgyvendintas, tik jeigu yra nuodugni skirtingų išlaidų komponentų santykinės vertės ir visų transporto rūšių vienodo lygmens veiklos lauko analizė. EESRK papildomai paminėjo, jog prieš įvedant principą „moka naudotojas“, neturi kilti abejonių dėl pajamų neutralumo ir jų praktinio panaudojimo būdo. Komitetas numato daug problemų šioje vietoje, kadangi daugeliui šalių nepakanka aiškaus šių išlaidų kompensavimo būdo, dalinio arba pilno automobilių transporto priemonių mokesčių panaikinimo, ir žinoma, tol, kol yra privalomas ES minimumo lygis.

2.6 Kita svarbi aplinkybė yra faktas, jog dabartinė valstybinių normų ir sistemų įvairovė išliks, nors jų modeliai ir skiriasi.

2.7 Komisijos pasiūlyme nustatoma forma, kurios ribose šalys narės gali kurti virš 3,5 tonos sunkiasvorio krovinio transporto priemonių apmokestinimo sistemą. Tai yra sferos išplėtimas. Dabartinėje Eurovinjetės direktyvoje minimali riba yra 12 tonų. Kadangi su transportu susijusios išlaidos, tokios kaip saugumo, perkrovimo ir triukšmo mažinimo priemonių, yra įtrauktos į pasiūlymą, o taip pat kadangi asmeninės lengvosios transporto priemonės ir lengvesnės nei 3,5 tonos lengvasvorės krovinio transporto priemonės taip pat susijusios su šiomis išlaidomis, Komitetas mano, jog šios transporto priemonės taip pat turi būti įtrauktos į pasiūlytos direktyvos sferą. Komisija plačiai tai išreiškia savo Baltojoje Knygoje, vadinamoje Europos transporto politika iki 2010-ųjų metų: 2001-ieji buvo apsisprendimo metai. Komisija išleido daug pataisų, kai kurios iš jų žymiai išplėtė sferą pirminių priemonių, kurios teigė, kad nėra kliūčių įtraukti lengvasvorių krovines transporto priemones ir lengvasias transporto priemones į direktyvos sferą. Tačiau Komisijos raginimo šalims narėms ir miestams taikyti savas priemones šioje srityje, iš dalies dėl šių priemonių aiškiai nacionalinio pobūdžio, visiškai pakanka, kad Komitetas pritartų Komisijos požiūriui. Būtų neteisinga pagal pasiūlytą pataisą įtraukti lengvasias transporto priemones bei lengvesnes nei 3,5 tonų lengvasvorių krovinio transporto priemones.

2.8 Jeigu Komisija laikysis nuomonės, jog pakanka tik krovinio transporto, o ne papildomai ir asmeninių lengvųjų transporto priemonių reglamentavimo, siekiant užtikrinti vidaus rinkos funkcionavimą, būtų logiška palikti dabartinę 12 tonų minimumo ribą kroviniui transportui. Bet kokiu atveju, Komisija paaškinamajame memorandume pabrėžia, kad kertančio sieną lengvasvorio krovinio transporto priemonių ir lengvųjų transporto priemonių santykis yra per mažas, kad įtakotų vidaus rinkos funkcionavimą.

2.9 Komitetas pritaria idėjai, kad kiekvienas infrastruktūros naudotojas apmoka išlaidas, už kurias jis yra atsakingas, pagal 2.3 punkte nustatytą sąlygą, ir jog reikalinga išsami santykinės skirtingų išlaidų komponentų vertės analizė. Taip pat galimas dalykas, kad gabenimas keliu yra pirmoji kelių transporto rūšis, kuri susiduria su tokia sistema. Bet iš esmės ta pati sistema turėtų būti taikoma kitoms transportavimo kelio dalims ir kitiems transporto būdams.

2.10 Komisijos pasiūlymas nekeičia laisvai pasirenkamo mokesčių būdo, tokio kai Eurovinjetė arba kelių rinkliavos. Šalys narės pačios gali pasirinkti kelių rinkliavų sistemas arba naudotojų mokesčių sistemą. Komitetas mano, kad tokia pasirinkimo laisvė nesuteikia skaidrumo. Taip pat Komitetas mano, jog kelių rinkliavų sistemų sąveika turi būti sine qua non.

2.11 Pasiūlymas aprėpia transeuropinių kelių tinklą ir kitas magistralinio tinklo dalis, besidriekiančias šalia greitkelių. Šalutiniai keliai, kurie nėra gyvybiškai svarbūs deramam vidaus rinkos kelių rinkliavų ir naudotojų mokesčių rinkimui, gali būti apmokestinami, bet jiems direktyva netaikoma. Komitetas suvokia, kad 7 straipsnyje pasiūlyta pataisa, remiantis subsidiarumo principu, neapsaugo šalių narių nuo skirtingų kelių rinkliavų/naudotojų mokesčių taikymo būdų. Komitetas pritaria šiam siūlymui, atsižvelgdamas į faktą, kad magistralinių kelių tinklas vis dar tebevystomas šalyse, kurios greitai įstos į Sąjungą. Jos žinoma privalo sutikti su galiojančia teise ir politika.

2.12 Savo pasiūlyme Komisija nustato tiesioginį įvedamo naudotojo mokesčio ir investicijų į infrastruktūrą bei jos priežiūros išlaidų ryšį. Tokiu būdu ji ketina užkirsti kelią šalims narėms, renkančioms mokesčius iš naudotojų, jais pildyti vyriausybės išdus. Pasiūlyme taip pat nustatytos mokesčių apskaičiavimo taisyklės. Komitetas mano, kad šis požiūris yra teisingas, kadangi tokiu atveju konkrečių infrastruktūrų naudotojai žino, jog jų mokami mokesčiai panaudojami investicijoms į infrastruktūrą.

2.13 Komisija išskirtiniais atvejais siūlo galimybę, pasitarus su ja dėl atitinkamos procedūros suderinimo, 25 % neviršijantį antkainį įtraukti į rinkliavas, tam, kad būtų galima tuo pačiu finansuoti kitų Europą labai dominančių to paties koridoriaus ar ypač jautrių regionų transporto infrastruktūrų investicijų išlaidas. Komitetas mano, kad šia galimybe reikia naudotis ribotai, kiek tai įmanoma, ir nei viena transporto infrastruktūra neatmetama. Siekiant užtikrinti, kad projektas, dėl kurio buvo įvestos padidintos kelių rinkliavos, tikrai vykdomas, šios gautos įplaukos pervedamos į Bendrijos sąskaitą ir be procentų grąžinamos šaliai narei tik įvykdžius projektą.

2.14 Galiausiai, Komisija siūlo kiekvienoje šalyje-narėje įsteigti nepriklausomą infrastruktūros kontrolės administracinę struktūrą, tam, kad būtų galima tikrinti ar teisingai valdomos kelių transporto išlaidos ir kelių rinkliavų bei naudotojų mokesčių įplaukos Bendrijoje. Komitetas pritaria tokių nepriklausomai veikiančių valstybinių administracinių struktūrų steigimui, kurių darbą Bendrijoje, pagal sutartį, prižiūri Komisija.

2.15 Aiškumo dėlei, 1999/62/EB pataisų pasiūlymo paaiškinamajame memorandume pažymima, kad, nepriklausomai nuo mokesčių sistemos ar pasirinktos kontroliuojančios administracinės struktūros, šalys narės ateityje išliks atsakingos už tinkamą kelių tinklo priežiūrą. Infrastruktūros remontas ir priežiūra yra svarbiausia vyriausybės užduotis.

3. Konkrečios pastabos

3.1 Komisijos pasiūlyme nustatytas kelių naudojimo mokesčių ir statybos, eksploatacijos, priežiūros bei tinkamo kelių infrastruktūros tinklo vystymo ryšys. Į infrastruktūros kūrimo išlaidas įeina tik tiesioginės naujos infrastruktūros kūrimo išlaidos. Komisija turi omenyje infrastruktūras, kurioms ne daugiau nei 15 metų. Tokiu būdu Komisija siekia užkirsti kelią esančiai infrastruktūrai, kuriai jau buvo apmokėta, patekti į direktyvos sferą. Komitetas mano, kad šis kriterijus labai sąžiningas ir galvoja, jog tai yra teisingas požiūris.

3.2 Į investicijų išlaidas pasiūlyme įtrauktos triukšmo mažinimo infrastruktūros, tokios kaip triukšmo užtvarai greitkeliuose, išlaidos. Tačiau Komitetas pabrėžia, kad triukšmo trukdžių, todėl ir triukšmo užtvarų statymo išlaidas dažniausiai lemia kelių naudotojų kategorija, neįtraukta į šią direktyvą.

Todėl triukšmo užtvarų statymo išlaidos sąžiningai paskirs-tomos įvairioms kelių naudotojų kategorijoms.

3.3 Komisija taip pat siūlo į mokesčių įtraukti sumą, susijusią su nelaimingų atsitikimų išlaidomis, kurių nepadengia draudimas. Nors ir teoriškai toks siūlymas prasmingas, Komitetas mano, kad praktiškai jis yra sudėtingas, atsižvelgiant į aukštą nežinomybės laipsnį, būdingą skaičiuojant netiesioginius padarinius, tokius kaip teisiniai nuostoliai. Dabartinėje situacijoje draudimo kompanijos, pavyzdžiui, praktiškai retai kompensuoja socialinės apsaugos išlaidas.

Siekiant vystyti tinkamą išlaidų, kurias lemia kelių eismo įvykiai, traktavimą, Komitetas mano, jog reikalinga jų priežasčių analizė. Tokiu atveju remiamasi Komiteto nuomone apie Europos Komisijos pranešimą dėl kelių eismo įvykių aukų skaičiaus mažinimo iki 2010-ųjų metų. (1)

3.4 Komitetas mano, kad šalims narėms suteikiama galimybė pasinaudoti perkrovimu kaip infrastruktūros mokesčių skaičiavimo kriterijumi, nepaisant „perkrovimo“ apibrėžimo trūkumo, yra klaidingas požiūris, kadangi perkrovimą dažniausiai lemia lengvųjų transporto priemonių eismas.

3.5 Komitetas sutinka su esmine Komisijos pasiūlymo prieda, kad pataisytos direktyvos įvedimas neturi didinti bendros kelių transporto sektoriaus finansinės naštos. Tačiau jis mano, jog variklinių transporto priemonių mokesčių sumažinimo arba panaikinimo nepakanka, kad būtų garantuotas fiskalinis neutralumas. Dyzelinio kuro akcizo mokesčio sumažinimas logiškai taip pat turėtų būti svarstomas.

3.6 Komitetas taip pat pritaria galimybei, leidžiančiai šalims narėms diferencijuoti naudotojų tarifus, atsižvelgiant į transporto priemonės nekenksmingumą aplinkai (EURO klasifikacija) ir transporto priemonės daromą žalą keliams.

3.7 Galiausiai Komitetas visiškai pritaria Komisijos ketinimams įvesti harmonizuotą mokėjimo už naudojimąsi infrastruktūra tvarką, taip užkertant kelią esančiai rinkliavų ir mokesčių sistemų painiavai.

4. Apibendrinimas ir išvados

4.1 Komitetas vertina Komisijos iniciatyvą dėl praktinio principo, jog naudotojas apmoka naudojimosi infrastruktūra išlaidas, įgyvendinimo.

4.2 Tačiau jis mano, kad Komisija, siūlydama direktyvos 1999/62/EB pataisas, pernelyg ambicingai siekia vienu metu išspręsti per daug skirtingų problemų.

(1) EESRK nuomonė apie Komisijos Baltąją Knygą – sąžiningas mokėjimas už naudojimąsi infrastruktūra: Laipsniškas perėjimas prie bendros transporto infrastruktūros apmokestinimo sistemos ES, OL C 116, 1999 4 28.

4.3 Komitetas Baltojoje Knygoje (COM(1998) 466 galutinis) išsakytoje savo nuomonėje pareiškė, kad principas „moka naudotojas“ gali būti įgyvendintas, tik jeigu turima nuodugni skirtingų išlaidų komponentų santykinės vertės ir visų transporto rūšių vienodo lygmens veiklos lauko analizė.

4.4 Vienas iš pagrindinių Komisijos principų yra tas, jog mokėjimas už naudojamą infrastruktūrą neturi lemti naujų ir/arba aukštesnių mokesčių įvedimo. Todėl ji siūlo šalims narėms suteikti galimybę kaip kompensaciją pasiūlyti metinio mokesčio už variklinio transporto priemones visišką arba dalinį panaikinimą. Komitetas pabrėžia, kad daug šalių jau yra ties arba žemiau dabartinio ES minimalaus lygio, o todėl tai nėra pakankamos kompensacijos siūlymas. Fiskalinis neutralumas gali būti garantuojamas tik mažinant, kur būtina, dyzelinio kuro akcizo mokesčius.

4.5 Komitetas taip pat pažymi, kad dabartinė valstybinių taisyklių ir sistemų įvairovė išliks, o tai reiškia, jog Komisijos tikslas nustatyti harmonizuotą mokėjimo už naudojamą infrastruktūrą tvarką, deja, nebus pasiektas.

4.6 Komitetas mano, kad Komisijos argumentas yra nenuoseklus, kadangi teigia, jog, iš vienos pusės, minimalią ribą reikia mažinti, siekiant įtraukti 3,5 tonos krovinines transporto priemones, kai tuo tarpu iš kitos pusės, į savo pasiūlymą įtraukia tokius veiksnius, kaip perkrovimo išlaidos, kelių eismo įvykių išlaidos ir aplinkos išlaidos, o ne asmeninių lengvųjų transporto priemonių išlaidas, kurios yra atsakingos už jas.

4.7 Savo pasiūlyme Komisija nustato įvedamo mokesčio ir investicijų į infrastruktūrą tiesioginį ryšį. Pajamas ketinama nukreipti atgal į sektorių, iš kurio jos buvo gautos, ir nedidinti jomis valstybės išdo. Komitetas pritaria Komisijos požiūriui.

4.8 Komisija įtikinėja, kad kelių transporto mokesčius reikia sieti su statybos, eksploatacijos, priežiūros bei tinkamo kelių infrastruktūros tinklo vystymo išlaidomis. Į infrastruktūros statybos išlaidas įeina tik tiesioginės naujų infrastruktūros ryšių statybos išlaidos. Nauja infrastruktūra yra laikoma ta, kuriai ne daugiau nei 15 metų. Komitetas pritaria šiam sąžiningam požiūriui, kaip garantijos būdai, kad mokesčiai nenaudojami padengti infrastruktūros, kuri jau buvo apmokėta, išlaidas.

4.9 Komisija siūlo galimybę, griežtomis sąlygomis, 25 % neviršijantį antkainį įtraukti į rinkliavas, siekiant finansuoti kitų Europą labai dominančių to paties koridoriaus ar ypač jautrių regionų transporto infrastruktūrų investicijų išlaidas. Komitetas mano, kad šia galimybe reikia naudotis ribotai, kiek tai įmanoma, ir nei viena transporto infrastruktūra negali būti atmesta. Ir jei tai bus atlikta, pajamas reikės pervesti į Bendrijos sąskaitą, kol bus laukiama projektui užbaigimo.

4.10 Komitetas taip pat pritaria pasiūlymo sferai, pvz. įtraukti transeuropinius tinklus ir dalį magistralinių kelių tinklo netoli jų, kaip ir pateiktiems svarstymams, nors ir viršijantiems direktyvos sferą, dėl šalutinių kelių, kurie nėra gyvybiškai būtini deramam vidaus rinkos funkcionavimui, ir siūlymui kiekvienoje šalyje narėje suformuoti nepriklausomą kontroliuojančią administracinę struktūrą, siekiant sąžiningai paskirstyti išlaidas ir kelių rinkliavų bei naudotojų mokesčių įplaukas.

4.11 Galiausiai Komitetas kritiškai vertina perkrovimo ir kelių eismo įvykių bei aplinkos išlaidų įtraukimą, nes jas dažniausiai lemia asmeninės transporto priemonės, t.y. transporto priemonių kategorija, neįtraukta į direktyvos sferą, todėl, kad nėra aiškios kelių eismo įvykių priežasčių analizės ir nėra jokio jautrių sričių apibrėžimo.

Briuselis, 2004 m. birželio 3 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Roger BRIESCH

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonės

PRIEDAS

Šios pataisos, gavusios mažiau nei ketvirtadalį visų balsų, buvo atmetos reglamento (Darbo tvarkos taisyklės 39(2) straipsnis) diskusijos eigoje.

2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 ir 2.8 punktai

Ištrinti ir pakeisti taip:

„2.3. Komitetas mano, kad Komisijai trūksta ambicingumo. Sąžininga ir efektyvi kainodaros sistema aprėpia infrastruktūros, aplinkos ir socialines išlaidas, tokias kaip žala keliams ir aplinkai, nelaimingi atsitikimai, sveikata bei perkrovimas. Visos šios išlaidos įvertinamos remiantis moksliniu pagrindu. Todėl direktyva turėtų sukurti bendrą metodologiją, o taip pat ir šalių narių grafiką, siekiant įtraukti visas išorės išlaidas į kelių naudotojų mokesčių skaičiavimus. Atlikusioms šią užduotį šalims narėms turėtų nedelsiant būti leidžiama vykdyti apmokestinimą, kad padengti išlaidas. Be to, išorės transporto išlaidų internalizavimas didina rinkos efektyvumą, stiprina Europos ekonomikos konkurencingumą ir mažina aplinkos užterštumą bei tinklo perkrovimą“.

Motyvavimas

Skaičiuojant naudojimosi mokesčius turi būti atsižvelgta į visas išlaidas: tiek į investicijas ir išlaikymo išlaidas, tiek į kitas išlaidas, tokias kaip aplinkosaugos ir socialinės. Kai kurios šalys narės jau nustatė šias išlaidas. Europos Komisijos finansuojama studija „UNITE“ ateityje pateiks visus turimus pavyzdžius. Ji pateikia išvadą, kad nors dar ir nėra sutarimo dėl tikslų įvertinimų, tačiau yra sutariama dėl esminių apskaičiavimo koncepcijų ir metodų. Kodėl reikia atsižvelgti į visas šias išlaidas? Todėl, kad mes manome, jog Bendrijos teisėje turi būti taikomas principas, kad eismo dalyviai ir žalos kaltininkai turi susimokėti.

Balsavimo rezultatai:

Už: 77

Prieš: 86

Susilaikė: 9

2.12 punktas

Ištrinti du paskutinius sakinius ir pakeisti taip:

„Komitetas mano, kad šis požiūris turi taikomas visoje transporto infrastruktūroje. Įplaukos neturėtų būti kelių transporto skiriamasis bruožas. Jos gali būti naudojamos tvarių transporto rūšių finansavimui, o taip pat efektyvesniam socialinių įstatymų vykdymui kelių transporto darbuotojų atžvilgiu“.

Motyvavimas

Jei visos įplaukos bus skirtos kelių eismo sektoriui, tuomet bus kliudoma optimaliam valstybės lėšų panaudojimui ir nebus naudos siekiant tvarios transporto sistemos, kurios reikalaujama 2001 m. Komisijos Baltojoje knygoje dėl Europos transporto politikos.

Balsavimo rezultatai:

Už: 86

Prieš: 89

Susilaikė: 9

2.13 punktas

Ištrinti dvi paskutines frazes ir pakeisti taip:

„Komitetas numano, kad galimybė neviršyti 25 % atkainio yra didele dalimi nepakankama tam tikruose jautriuose regionuose. Todėl siūloma padidinti atkainį, tam, kad jis galėtų padengti infrastruktūros išlaidas tuose regionuose“.

Motyvavimas

Aiškus savaime.

Balsavimo rezultatai:

Už: 86

Prieš: 99

Susilaikė: 6

3.1 punktas

Pataisoma taip:

„3.1 Komisijos pasiūlyme nustatytas kelių naudojimo mokesčių ir statybos, eksploatacijos, priežiūros bei tinkamo kelių infrastruktūros tinklo vystymo ryšys. Į infrastruktūros kūrimo išlaidas bus įtrauktos tik tiesioginės naujos infrastruktūros statybos išlaidos. Komisija turi omenyje infrastruktūras, kurioms nedaugiau nei 15 metų. Tokiu būdu Komisija siekia užkirsti kelią esančiai infrastruktūrai, kuriai jau buvo apmokėta, būti įtrauktai į direktyvos sferą. Komitetas mano, kad šis kriterijus labai sąžiningas ir galvoja, jog tai yra teisingas požiūris. Iš kitos pusės, kelių statybos projektų finansavimas yra ilgalaikis. Toks trumpas nurašymo laikotarpis neapimtų didžiosios dalies buvusių projektų išlaidų, todėl klostojama išlaidų analizė. Todėl Komitetas mano, kad reikia leisti šalims narėms įskaiciuoti statybos išlaidas, nepriklausomai nuo jų tinklo amžiaus ir susitarimų dėl tinklo finansavimo“.

Motyvavimas

Ne visos infrastruktūros investicinės išlaidos, patirtos daugiau nei prieš 15 metų, buvo atgautos.

Balsavimo rezultatai:

Už: 84

Prieš: 100

Susilaikė: 1

3.2, 3.3 ir 3.4 punktai

Ištrinti.

Motyvavimas

Jei mes sutinkame su išorės išlaidų internalizavimu, mes negalime priimti šių straipsnių.

Balsavimo rezultatai:

Už: 89

Prieš: 93

Susilaikė: 3

4.2 punktas

Ištrinti ir pakeisti taip:

„4.2 Komitetas mano, kad Komisija neįtraukė nei bendros moksliniu požiūriu pagrįstos metodologijos, nei išorės išlaidų, susijusių su kelių infrastruktūros naudojimu, skaičiavimo grafiko“.

Motyvavimas

Mūsų nuomone, Komisija nėra pakankamai ambicinga.

Balsavimo rezultatai:

Už: 89

Prieš: 93

Susilaikė: 3

4.6 punktas

Išbraukti ir taip pakeisti:

„4.6 Komitetas laikosi nuomonės, kad komercinės transporto priemonės, naudojamos prekių pervežimui, o ypač laisvųjų ir skubių siuntų pristatymui, bei mažesnės nei 3.5 tonų transporto priemonės, turėtų prisidėti prie naudotojų išlaidų.“.

Motyvavimas

Kodėl kalbant apie privačias keleivines transporto priemones neįtraukiamos komercinės transporto priemonės, sveriančios mažiau kaip 3.5 tonas, kaip kad siuntinių ir skubaus pristatymo, kurios, tarp kitko, yra atsakingos už didelį nelaimingų atsitikimų skaičių?

Balsavimo rezultatai:

Už: 89

Prieš: 93

Susilaikė: 3

4.7 punktas

Po pirmos frazės ištrinti ir pakeisti taip:

„Įplaukos neturėtų būti kelių transporto sektoriaus skiriamasis bruožas. Jos naudojamos tvarių transporto rūšių finansavimui, o taip pat efektyvesniam socialinių įstatymų vykdymui kelių transporto darbuotojų atžvilgiu“.

Motyvavimas

Pagal mūsų pakeistą 2.12 punktą.

Balsavimo rezultatai:

Už: 89

Prieš: 93

Susilaikė: 3

4.8 punktas

Ištrinti ir pakeisti taip:

„4.8 Todėl Komitetas mano, kad reikia leisti šalims narėms įskaičiuoti statybos išlaidas, nepriklausomai nuo jų tinklo amžiaus ir susitarimų dėl tinklo finansavimo, nes praktiškai projektų finansavimas trunka ilgą laiką“.

Motyvavimas

Pagal mūsų pakeistą 3.1 punktą.

Balsavimo rezultatai:

Už: 89

Prieš: 93

Susilaikė: 3

4.9, 4.10 ir 4.11 punktai

Šie punktai turėtų būti išbraukti.

Motyvavimas

Pagal ankščiau pasiūlytą 3.2 bei 3.4 punktų išbraukimą.

Balsavimo rezultatai:

Už: 89

Prieš: 93

Susilaikė: 3