

III

(Parengiamieji aktai)

REGIONŲ KOMITETAS

78-OJI PLENARINĖ SESIJA, 2008 M. VASARIO 12–13 D.

Regionų komiteto nuomonė Ekologiškesnis transporto sektorius

(2009/C 120/09)

REGIONŲ KOMITETAS

- palankiai vertina tai, kad pirmą kartą pasiūlyme priimti naują direktyvą numatomas išorinių sąnaudų internalizavimo principas ir tai, kad šis pasiūlymas iš dalies pakeisti kelių mokesčių direktyvą yra paremtas išsamiais tyrimais, kuriuose šis klausimas buvo kompetentingai išnagrinėtas,
- primena, kad Transporto baltojoje knygoje išdėstyti šie Europos transporto politikos tikslai: pusiausvyros tarp transporto rūšių pakeitimas, apmokestinimas laikantis vienodų, visoms transporto rūšims taikomų principų siekiant geresnio transporto sąnaudų priskyrimo, vienodų sąlygų visų rūšių transporto įmonėms sukūrimas, visiško socialinių ir aplinkos apsaugos sąnaudų internalizavimo skatinimas, infrastruktūros sąnaudų ir išorinių sąnaudų, susijusių su eismo įvykiais, oro tarša, akustine tarša ir transporto spūstimis įtraukimas į infrastruktūros mokesčius, šių principų taikymas visų rūšių transporto įmonėms ir visų kategorijų naudotojams,
- atkreipia dėmesį, kad vienas svarbiausių Europos transporto politikos tikslų yra tarptautinio krovinių vežimo – ypač sunkiasvorių krovinių – perkėlimas nuo kelių transporto prie geležinkelio ir esant pakankamai pajėgumų ES privalo užtikrinti šio tikslo įgyvendinimą pasitelkiant tinkamas priemones,
- yra įsitikinęs, kad išorinių sąnaudų, tenkančių TEN-T magistralėms, priskyrimas negali būti paliktas valstybių narių nuožiūrai, o veikiau turėtų būti sukurta tinkamais kriterijais pagrįsta skaidri sistema, ir valstybės narės turėtų būti įvairiais būdais skatinamos priskirti išorines sąnaudas, o gautas pajamas naudoti konkrečiam tikslui;

Pranešėjas: Herwig van Staa (AT/ELP), Tirolio žemės parlamento pirmininkas

Pamatiniai dokumentai

Komisijos komunikatas „Ekologiškas transportas“

COM(2008) 433 galutinis

Komisijos komunikatas „Išorės sąnaudų internalizavimo įgyvendinimo strategija“

COM(2008) 435 galutinis

Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra

COM(2008) 436 galutinis

Komisijos komunikatas „Geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo priemonės, skirtos esamam riedmenų parkui“

COM(2008) 432 galutinis

POLITINĖS REKOMENDACIJOS

REGIONŲ KOMITETAS

Ižanga

1. primena, kad Europos Komisija 2001 m. rugsėjo 12 d. paskelbtoje Baltojoje knygoje „Transporto politika iki 2010 m.: ateities gairės“, COM(2001) 370 remiasi Geteborgo Europos Vadovų Tarybos nustatyto teisingo sąnaudų pasidalijimo tikslu ir pasisako už visiško socialinių ir aplinkos apsaugos sąnaudų internalizavimo skatinimą pasitelkiant tvarią transporto politiką;

2. pažymi, kad Europos Komisija pabrėžia, jog būtina imtis priemonių siekiant akivaizdžiai atsieti transporto pagausėjimą nuo BVP augimo, dalį vežimo kelių transportu perkeltiant geležinkelio ir vandens bei visuomeniniam transportui. Europos Komisija priduria, kad apmokestinimas turi būti vykdomas laikantis vienodų, visoms transporto rūšims taikomų principų siekiant užtikrinti geresnį transporto sąnaudų priskyrimą ir taip sukurti vienodas sąlygas visų rūšių transporto įmonėms, ir pabrėžia, kad infrastruktūros mokesčiai turi apimti tiek infrastruktūros sąnaudas, tiek išorines sąnaudas, susijusias su eismo įvykiais, oro tarša, akustine tarša ir transporto kamščiais;

3. apgailestauja, kad Europos Komisijos 2001 m. transporto politikos baltosios knygos vidurio laikotarpio apžvalgoje (2006 m. birželio 22 d. Komisijos komunikatas COM(2006) 314) pateikiama tik keletas naujų iniciatyvų, skirtų teisingam sąnaudų pasidalijimui transporto srityje: tik skyriuje „racionalus apmokestinimas“ kalbama apie naują apmokestinimo priemonę, skirtą infrastruktūros finansavimui ir eismo optimizavimui. Mokestis gali būti moduluojamas atsižvelgiant į poveikį aplinkai arba transporto spūsties riziką, ypač ekologiškai jautriose ir miestų vietovėse. Tokiose vietovėse galėtų būti taikomi kiti pajėgumų priskyrimo būdai, tokie kaip komerciniai tranzito teisių mainai;

4. pažymi, kad pateikdama „Ekologiško transporto“ paketą (*Greening Transport Package*) ir pasiūlymą peržiūrėti kelių apmokestinimo direktyvą Komisija įgyvendina iš Direktyvos 2006/EB 11 straipsnio kylantį išpareigojimą pristatyti bendrai taikomą ir skaidrią visų išorinių sąnaudų vertinimo sistemą, kuri bus infrastruktūros mokesčių skaičiavimo pagrindas. Prie šio modelio pridėdama išorinių sąnaudų internalizavimo poveikio analizę visoms transporto rūšims ir laipsniško šio modelio pritaikymo visoms transporto rūšims strategija;

5. pažymi, kad transporto išorinių sąnaudų internalizavimas yra būtinas žingsnis, bet kartu reikia imtis kitų priemonių siekiant, kad transporto paslaugos taptų patrauklesnės ir įmonėms, ir privatiems asmenims, kuriems reikia pakankamos infrastruktūros siekiant patenkinti savo poreikius. Šiuo atžvilgiu reikia toliau vystyti geležinkelio tinklų kroviniams vežti kūrimo priemonių paketą, ypatingą dėmesį skiriant transeuropiniams transporto tinklams. Reikia kiek įmanoma plėtoti metodus, užtikrinančius skirtingų bėgių sistemų sąveikumą ir skubiai išspręsti problemas, kurios kyla dėl skirtingo geležinkelio vėžės pločio;

Kelių mokesčių direktyva

6. palankiai vertina tai, kad pirmą kartą pasiūlyme priimti naują direktyvą numatomas išorės sąnaudų internalizavimo principas ir tai, kad šis pasiūlymas iš dalies pakeisti kelių mokesčių direktyvą yra paremtas išsamiais tyrimais, kuriuose šis klausimas buvo kompetentingai išnagrinėtas;

7. be to, palankiai vertina tai, kad remdamasi Direktyvos 2006/38/EB 11 straipsniu EK užsakė išorės sąnaudų vertinimo gerosios praktikos studiją ir 2007 m. parengė „Išorės sąnaudų skaičiavimo transporto sektoriuje vadovą“;

8. atkreipia dėmesį, kad vienas svarbiausių Europos transporto politikos tikslų yra perėjimas nuo tarptautinio krovinių vežimo – ypač sunkiasvorių krovinių – kelių transportu prie vežimo geležinkeliu ir esant pakankamai pajėgumų ES privalo užtikrinti šio tikslo įgyvendinimą tinkamomis priemonėmis ir plėtoti būtiną infrastruktūrą, ypač skirtą transeuropiniams transporto tinklams;

9. primena, kad Transporto baltojoje knygoje išdėstyti šie Europos transporto politikos tikslai: pusiausvyros tarp transporto rūšių pakeitimas, apmokestinimas laikantis vienodų, visoms transporto rūšims taikomų principų siekiant geresnio transporto sąnaudų priskyrimo, vienodų sąlygų visų rūšių transporto įmonėms sukūrimas, visiško socialinių ir aplinkos apsaugos sąnaudų internalizavimo skatinimas, infrastruktūros sąnaudų ir išorinių sąnaudų, susijusių su eismo įvykiais, oro tarša, akustine tarša ir transporto spūstimis įtraukimas į infrastruktūros mokesčius, šių principų taikymas visų rūšių transporto įmonėms ir visų kategorijų naudotojams;

10. atkreipia dėmesį į tai, kad Komisija, internalizuodama kelių transporto išorines sąnaudas, neįtraukė į jas eismo įvykių sąnaudų. Komisija nurodo, kad šios sąnaudos dengiamos iš draudimo bendrovėms mokamų įmokų. Regionų Komitetas mano, kad draudimo įmokos daugeliu atveju nėra pakankama paskata vairuotojams saugiau važiuoti. Į draudimo įmokas neįskaičiuotos ir eismo įvykių socialinės sąnaudos. Todėl ES turėtų sukurti sistemą, pagal kurią būtų galima įvertinti ir apskaičiuoti eismo įvykių išorines sąnaudas. Tada kiekviena valstybė narė galės pati nuspręsti, ar eismo įvykių išorines sąnaudas internalizuoti draudimo įmokų pagrindu, ar kitu būdu;

11. be to, primena, kad, Europos Komisijos nuomone, reikėtų keisti piliečių naudojimosi transportu įpročius, skatinat juos daugiau naudotis visuomeniniu transportu, kadangi tai neatsiejama nuo bendrų ES aplinkos ir klimato tikslų, o ES priemonės siekiant darnaus judumo turi būti vertinamos ne tik pagal EB sutarties 71 straipsnį, bet ir pagal EB sutarties 6, 174 ir tolesnius bei 176 straipsnį, nes aplinkosaugos veiksmingumo ir efektyvumo gerinimas yra esminis bendrosios transporto politikos tikslas;

12. vis dėlto abejoja, ar nagrinėjamas projektas yra tinkamas, norint užtikrinti pirmiau minėtų Europos transporto politikos tikslų įgyvendinimą, nes pirmiausia nėra svarstoma galimybė paskirstyti visas išorines sąnaudas, kaip numatyta Direktyvoje 2006/38 EB, ir kadangi Europos Komisijos pateiktame pasiūlyme valstybėms narėms toliau paliekama teisė savo nuožiūra rinktis, ar ir kokiuose TEN-T keliuose taikyti rinkliavą. Reikia atkreipti dėmesį į Skandinavijos valstybių ypatingą teisinę padėtį kalbant apie krovinių kelių transporto apmokestinimą;

13. atkreipia dėmesį į tai, kad apmokestinimo sistemų sudėrinimas, įtrauktas į teisinės bazės konstatuojamoje dalyje išdėstytus tikslus, yra tik vienas iš būdų pašalinti konkurencijos

iškraipymus ir į tai, kad jau numatyta siekti ekologiškesnio transporto diferencijuojant mokesčius pagal automobilio klasę;

14. tačiau tikisi, kad savo būsimuose pasiūlymuose Komisija pateiks veiksmingesnį atsakymą, kaip spręsti problemas, kylančias dėl didelių skirtumų tarp mokesčių ir rinkliavų ir su tuo susijusiu nesubalansuotu transporto rūšių naudojimu bei tam tikrų infrastruktūrų perkrova, juo labiau, kad ir dabartinė kelių apmokestinimo teisinė bazė nepajėgi ištaisyti šį disbalansą;

15. pažymi, kad nepaisant ES pastangų suderinti kuro apmokestinimą, kuro mokesčiai ES valstybėse narėse iki šiol nėra suderinti, ir kuro kainos Europoje kaip ir anksčiau labai skiriasi. Komisija ir ateityje turėtų dėti pastangas mažinti kuro apmokestinimo skirtumus. Kol kuro mokesčiai nebus suderinti, kiekvienai valstybei narėi reikėtų suteikti galimybę internalizuoti išorines sąnaudas, susidarancias dėl klimato poveikio;

16. ragina per ilgesnės trukmės laikotarpį laipsniškai mažinti skirtumus tarp transporto apmokestinimo sistemų (pvz., transporto priemonių mokesčiai, kuro mokesčiai ir kt.) ir prašo užtikrinti surinktų lėšų panaudojimo skaidrumą;

17. apgailestauja, kad tarptautinio krovinių vežimo infrastruktūros sąnaudos išlieka labai skirtingos, kad ne ES valstybės, pvz., Šveicarija, šiuo požiūriu yra daugiau pasiekusios nei ES valstybės narės; pabrėžia, kad netgi pastaraisiais metais įgyvendinti kelių apmokestinimo pakeitimai ir patobulinimai lėmė labai nedidelius pokyčius šioje srityje, be to labai skiriasi panašiose kelių atkarpose surinktos bendros rinkliavų už kelius sumos ir dėl šių skirtingų rinkliavų planuojant maršrutą pasirenkami dideli aplinkkeliai ir taip iškraipoma konkurencija; ragina Komisiją imtis priemonių ir remti valstybes nares užtikrinant, kad pasirenkant keliais vežamų krovinių maršrutus būtų atsižvelgiama į poveikį aplikai, eismo saugumą ir eismo sąlygas.

18. supranta, kad visų su bendrąja transporto politika susijusių Europos Komisijos svarstymų atskaitos taškas yra užtikrinti keturias pagrindines laisves – ypač laisvą prekių ir paslaugų judėjimą ir, kad Europos transporto politika privalo užtikrinti techniškai sklandų transporto sektoriaus funkcionavimą mažomis ekonominėmis sąnaudomis;

19. tačiau nurodo, kad būtent jautriuose regionuose, kuriems išorinės transporto sąnaudos daro neproporcingai didelę įtaką, sunkiasvorių transporto priemonių eismas turi labai didelį poveikį gyventojų sveikatai ir aplinkai, todėl laisvas prekių judėjimas daro didelę žalą jautriems regionams; kad pagal ETT teismo praktika būtina atsižvelgti į aplinkos apsaugą, kadangi aplinkos bei sveikatos apsauga yra ypatingas iššūkis Europos transporto politikai, tad transporto sistema privalo atsižvelgti ne tik į ekonominius ir socialinius, bet ir į aplinkos bei sveikatos apsaugos aspektus siekiant užtikrinti sistemos ilgalaikį tvarumą;

20. toliau pabrėžia, kad Europos piliečių sveikata yra brangi vertybė ir pagrindinė teisė į sveikatą ir švarią aplinką negali būti laikoma mažiau svarbesne nei neribotas laisvas prekių judėjimas ir turi būti derinama su pagrindine laisvo asmenų ir prekių judėjimo teise priimant atitinkamas priemones. Šioje srityje ypač svarbus vaidmuo tenka švietimo politikai kelių eismo saugumo tema, vykdomai pasitelkus mokyklą ir visuomenės informavimo priemones;

21. pažymi, kad nors Direktyvoje 1999/62 EB nustatyta, kad apskaičiuojant kelių mokesčius remiamasi svertinėmis vidutinėmis rinkliavomis, skirtomis infrastruktūros tinklo statybai, eksploatavimui ir plėtrai, tačiau šiame pasiūlyme nepateikiama atsakymų, kaip spręsti esminę nepakankamo mokesčių suderinimo problemą, nes iki šiol valstybės narės nėra įpareigosos taikyti kelių mokesčių TEN tinklui: nustatyti tik maksimalūs tarifai, o minimalių tarifų nėra, valstybės narės pačios sprendžia, kaip panaudoti iš surinktų mokesčių gautas lėšas – nėra numatytas tikslinis jų skyrimas;

22. pritaria Komisijos pasiūlymui pajamas iš internalizavimo skirti neigiamam transporto TEN tinkle poveikiui mažinti. Transporto spūsčių sąnaudos turėtų būti tik tada įskačiuojamos, kai yra parengtas veiksmų planas, kuriame numatyta, kaip turi būti sprendžiamos transporto spūsčių problemos neprisirišant prie vienos transporto rūšies;

23. prisimindamas karštas diskusijas dėl EK pasiūlymo ir netikrumą finansinėse rinkose bei recesijos baimę, abejoja, ar visos valstybės narės taikys papildomų išorinių sąnaudų priskyrimo sistemą;

24. yra įsitikinęs, kad išorinių sąnaudų, tenkančių TEN-T magistralėms, priskyrimas negali būti paliktas valstybių narių nuožiūrai, o veikiau turėtų būti sukurta tinkamais kriterijais pagrįsta skaidri sistema, ir valstybės narės turėtų būti įvairiais būdais skatinamos priskirti išorines sąnaudas, o gautas pajamas naudoti konkrečiam tikslui;

25. nurodo, kad daugelyje valstybių narių regionai ir savivaldybės yra atsakingos už didelę kelių tinklo dalį. Jei tam tikroje zonoje ar kelio atkarpoje bus renkamos kelių rinkliavos, tai gali lemti nepageidaujamą transporto pasiskirstymą. Todėl direktyvoje turi būti nurodyta, kad visi už kelių infrastruktūrą atsakingi subjektai turi dalyvauti priimant sprendimą, kuriuos kelius apmokestinti. Be to, svarbu, kad vietos ir regionų lygmens subjektai, atsakingi už kelių infrastruktūrą, dalyvautų sprendžiant, kokia bus kelių rinkliavų sistema ir kam bus naudojamos gautos pajamos;

26. reikalauja paskirstyti visas išorines sąnaudas (pvz., sveikatos, klimato kaitos, aplinkos, nelaimingų atsitikimų, energijos gamybos sąnaudų, transporto priemonių gamybos, priežiūros ir utilizavimo, transporto priemonių poveikio pėstiesiems ir dviračių eismui, žemės naudojimo) ir ragina EK atsižvelgiant į šiuos aspektus peržiūrėti pasiūlymą ir įtraukti į jį etapai suskirstyti išorinių sąnaudų įgyvendinimo planą;

27. apgailestauja, kad dabartinio projekto pagrindinis tikslas panaudoti išorinių sąnaudų priskyrimą kaip problemų, kurios yra ypač aktualios didmiesčiams, sprendimą, o išorinės sąnaudos, susijusios su tolimaisiais maršrutais, praktiškai nėra priskiriamos, todėl nesant viso maršruto išorinių sąnaudų internalizavimo kroviniai toliau bus vežami keliais, o ne geležinkeliais, o paskata keisti važiavimo įpročius aplinkosaugos tikslais bus minimali;

28. turint omenyje ūkio poreikius (pristatymas tiksliai numatytu laiku), abejoja, ar netgi santykinai aukštos transporto spūsčių sąnaudos turės pageidaujamą poveikį;

29. atkreipia dėmesį, kad ambicingus EK planus (tikrųjų sąnaudų įkainojimą, teisingą transporto priemonių apmokestinimą) galima pasiekti tik taikant sistemą plačiu mastu visose srityse;

30. todėl ragina skatinti taikyti šią sistemą ir ją remti, kad būtų išvengta situacijos, kai ekonominė padėtis reikšia, kad sąnaudų priskyrimo sistemos įgyvendinimo sąlygos įgyvendinti sąnaudų priskyrimo sistemą yra tik atskirose tankiai apgyvendintose miesto teritorijose (transporto spūstys ir oro tarša);

31. apgailestauja, kad nėra kryžminio finansavimo ir išorinių sąnaudų derinimo galimybių, nes kryžminis finansavimas pirmiausia yra finansavimo priemonė, o išorines sąnaudas galima iš esmės panaudoti ir kitiems tikslams;

32. apgailestauja, kad nėra visapusiško visų išorinių sąnaudų visame tinkle nagrinėjimo, be kurio neįmanoma pasiekti, kad kelių transportu vežami kroviniai dėl didesnių kelių rinkliavų būtų pradėti vežti ekologiškesniu geležinkelių transportu;

33. atkreipia dėmesį, kad dėl nevienodų mokesčių, ypač nesant reikalavimo apmokestinti minimaliais mokesčiais bei nesant bendro išorinių sąnaudų priskyrimo, bus įamžintas transporto sąnaudų, tenkančių tranzito koridoriams, disbalansas;

34. pabrėžia, kad ir eismo saugumo sumetimais reikia užtikrinti, kad nebūtų per daug apkrauti atskiri tranzitiniai maršrutai, ir kad būtų pagerinti kai kurie keliai bei sukurti aplinkosaugos požiūriu labiau priimtini alternatyvūs jūrų arba geležinkelio maršrutai; todėl svarbu ir toliau propaguoti jau veikiančius jūrų greitkelius ir sudaryti sąlygas sukurti naujus maršrutus, laikantis požiūrio, kuris padėtų sumažinti krovinių vežimo keliais apimtį;

35. mano, kad pasiūlymas yra pirmas žingsnis norint apskritai išvengti per didelio kelių infrastruktūros apkrovimo ir užtikrinti daugiau rinkos segmentų ekologiškesnems transporto rūšims;

36. atkreipia dėmesį į tai, kad persvarstyta direktyva iš pradžių būtų taikoma tik sunkiasvorėms kroviniams transporto priemonėms, sveriančioms daugiau kaip 12 tonų. Regionų Komitetas nemato priežasties, kodėl direktyva negalėtų iš karto po jos įsigaliojimo būti taikoma visoms sunkiasvorėms kroviniams transporto priemonėms;

37. pabrėžia, kad dėl neproporcingai didėjančio krovinių kelių transporto ir galiojančių Europos aplinkosaugos standartų ribinių verčių, pramonė ir prekyba beveik neturi galimybių plėstis. Todėl ne tik daroma žala gyventojų sveikatai, bet ir stipriai apriojamos jų ekonominės galimybės;

38. atkreipia dėmesį, kad ypač aplinkkeliai yra nepagrįsta našta atskiriems tranzito koridoriams ir dėl skirtingų sąnaudų neteisėtai iškreipia konkurenciją Bendrijos viduje;

39. todėl ragina ES institucijas pačioms imtis visų reguliavimo priemonių, kad būtų suderintos transporto sąnaudos,

tenkančios tranzitiniams koridoriams, ir taip visam laikui būtų užkirstas kelias tranzitui aplinkkeliais, atsižvelgiant į įvairių kelių būklės ir pralaidumo tyrimus, rinkos poreikius ir susijusių regionų vystymąsi;

40. pateikia nuorodą į priede papildomai informacijai pateikiamas per Alpes vežamų krovinių diagramas, kurios aiškiai rodo skirtingas kelių rinkliavas svarbiausiuose transporto koridoriuose Prancūzijoje, Šveicarijoje ir Austrijoje;

Geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimas

41. pritaria Komisijos nuomonei, kad reikia imtis priemonių mažinti krovinių geležinkelių transporto keliamą triukšmą ir palankiai vertina Komisijos siūlomas priemones. Ypač esamų prekinų vagonų modernizavimas aprūpinant juos mažesnį triukšmą keliančiomis stabdymo sistemomis užtikrina aukštą efektyvumą palyginti su nedidelėmis sąnaudomis. Komitetas mano, jog sveikumo techninėse specifikacijose, skirtose geležinkelių transporto keliamam triukšmui (triukšmo TSS), turėtų būti nustatytos ir triukšmo ribos, taikomos naudojamiems riedmenims, bei jų modernizavimui skirtas laikotarpis. Prašo Komisijos ištyrėti, ar būtų taip pat galima identifikuoti nusidėvintų stabdžių sistemų išskiriamas potencialiai kenksmingas medžiagas ir nustatyti jų ribines vertes, kad būtų išvengta ilgalaikės žalos prie geležinkelio bėgių esančiai zonai. Komitetas prašo Komisijos atkreipti dėmesį į tai, kad galėtų būti taikomi šiuolaikiniai eksploatavimo būdai ir pajėgumus didinančios infrastruktūros priemonės, kad sumažėtų traukinių frikcinis stabdymas. Tai padėtų didinti geležinkelių transporto energinį naudingumą, mažinti triukšmą ir nusidėvėjimą.

2009 m. vasario 12 d., Briuselis

Regionų komiteto
pirmininkas

Luc VAN DEN BRANDE