

Eiropas Reģionu komitejas atzinums “Eiropa kustībā: veicināt saskaņotus mobilitātes risinājumus”

(2018/C 176/14)

Ziņotājs: *Ivan Žagar (SI/PPE), Slovenska Bistrice mērs***Atsauces dokumenti:** Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”

COM(2017) 283 final

Komisijas dienestu darba dokuments, kas pievienots Komisijas paziņojumam Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”

SWD(2017) 177 final

Komisijas dienestu darba dokuments “Virzība uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti: pētniecības un inovācijas transporta jomā ieguldījums mobilitātes pasākumu kopumā”

SWD(2017) 223 final

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem

COM(2017) 275 final

Priekšlikums Padomes direktīvai, ar ko attiecībā uz atsevišķiem noteikumiem par transporta nodokļiem groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem

COM(2017) 276 final

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (pārstrādāta redakcija)

COM(2017) 280 final

I. IETEIKUMI GROZĪJUMIEM

1. grozījums

COM(2017) 275 final (pirmā daļa)

1. pants

3. punkts

Grozīt šādi:

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
1. Neskarot 9. panta 1.a punktu, dalībvalstis var saglabāt vai ieviest autoceļu nodevas un lietošanas maksas Eiropas ceļu tīklā vai konkrētos minētā tīkla posmos un visos citos autoceļu tīkla posmos, kas nepieder pie Eiropas ceļu tīkla, ievērojot šā panta 3.–9. punktā un 7.a–7.k pantā paredzētos nosacījumus. 2. Šā panta 1. punkts neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību citos ceļos piemērot autoceļu nodevas un lietošanas maksas, ja vien šāda autoceļu nodevu un lietošanas maksu piemērošana šādos citos ceļos nediskriminē starptautisko satiksmi un nerada transporta uzņēmumu konkurences traucējumus. Autoceļu nodevas un lietošanas maksas, ko piemēro ceļos, kuri nepieder Eiropas ceļu tīklam un nav autoceļi, atbilst nosacījumiem, kas minēti šā panta 3. un 4. punktā, 7. a pantā un 7.j panta 1., 2. un 4. punktā.	1. Neskarot 9. panta 1.a punktu, dalībvalstis un kompetentās vietējās un reģionālās pašvaldības var saglabāt vai ieviest autoceļu nodevas un lietošanas maksas Eiropas ceļu tīklā vai konkrētos minētā tīkla posmos un visos citos autoceļu tīkla posmos, kas nepieder pie Eiropas ceļu tīkla, ievērojot šā panta 3.–9. punktā un 7.a–7.k pantā paredzētos nosacījumus. 2. Šā panta 1. punkts neskar dalībvalstu un kompetento vietējo un reģionālo pašvaldību tiesības saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību citos ceļos piemērot autoceļu nodevas un lietošanas maksas, ja vien šāda autoceļu nodevu un lietošanas maksu piemērošana šādos citos ceļos nediskriminē starptautisko satiksmi un nerada transporta uzņēmumu konkurences traucējumus. Autoceļu nodevas un lietošanas maksas, ko piemēro ceļos, kuri nepieder Eiropas ceļu tīklam un nav autoceļi, atbilst nosacījumiem, kas minēti šā panta 3. un 4. punktā, 7. a pantā un 7.j panta 1., 2. un 4. punktā.

Pamatojums

Esošās un turpmākās ceļu nodevas galvenokārt ir vietējo un reģionālo pašvaldību pārziņā, un tām būtu jāsaglabā maksas iekasēšanas apmēra un noteikumu pārvaldība. Tas jo īpaši attiecināms uz satiksmes mākslīgu novirzīšanu uz sekundāras nozīmes ceļu tīklu galvenās nozīmes ceļu lietošanas nodevu dēļ.

2. grozījums

COM(2017) 275 final (pirmā daļa)

1. pants

14. punkts

b) apakšpunkts

Grozīt šādi:

Komisijas priekšlikums	RK grozījums
“3. Ieņēmumus no maksas par satiksmes sastrēgumiem vai to ekvivalentu šo ieņēmumu finansiālā izteiksmē izmanto satiksmes sastrēgumu problēmas risināšanai, jo īpaši:	“3. Ieņēmumus no maksas par satiksmes sastrēgumiem vai to ekvivalentu šo ieņēmumu finansiālā izteiksmē izmanto satiksmes sastrēgumu problēmas risināšanai, jo īpaši:

Komisijas priekšlikums	RK grozījums
a) atbalstot kolektīvo transporta infrastruktūru un pakalpojumus; b) likvidējot Eiropas transporta tīklā tādas ceļa vietas, kur caurlaides spēja nav pietiekama; c) attīstot alternatīvu infrastruktūru transporta lietotājiem.”	a) atbalstot kolektīvo transporta infrastruktūru un pakalpojumus; b) likvidējot Eiropas transporta tīklā tādas ceļa vietas, kur caurlaides spēja nav pietiekama; c) attīstot alternatīvu infrastruktūru transporta lietotājiem; d) atbalstot vietējo un reģionālo transporta sistēmu attīstību. <i>Tiks uzskatīts, ka dalībvalstis šo noteikumu piemēro, ja tās īsteno tādu atbalsta politiku, kas nolūkā novērst vai mazināt satiksmes pārslodzes iemeslus nodrošina kāda vietējā vai reģionālā transporta tīkla attīstības finansējumu tādā apmērā, kurš sasniedz vismaz 15 % no to ieņēmumu vērtības, kas gūti no sastrēgumu nodevām.”</i>

Pamatojums

Eiropas Reģionu komiteja uzskata, ka direktīvas tekstā būtu skaidrāk jānorāda, ka organizācijām, kuras iekasē nodevas, ir arī pienākums daļu no ieņēmumiem novirzīt nomaļajiem reģioniem un tādiem reģioniem, kas atrodas tālu no Eiropas tīkla.

II. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ

EIROPAS REĢIONU KOMITEJA

Svarīgākās nostādnes

1. uzsver, ka efektīvai, ilgtspējīgai transporta sistēmai ir liela nozīme gan pilsētu un reģionu ekonomikas konkurētspējā, gan Eiropas Savienības sociālās, ekonomiskās un teritoriālās kohēzijas stiprināšanā. Vietējās un reģionālās pašvaldības ir atbildīgas par reģionu un pilsētu transporta politikas izstrādi un īstenošanu, kā arī par sabiedriskā pasažieru transporta nodrošināšanu savā teritorijā. Tomēr lēmumu pieņemšana vietējā līmenī ir cieši saistīta ar valsts un Eiropas līmeņa politikas izveidoto satvaru;
2. apzinās, ka tādas transporta ārējās izmaksas kā sastrēgumi un gaisa un trokšņa piesārņojums spēcīgi ietekmē vidi, veselību un ekonomiku kopumā. Patlaban šīs izmaksas sedz tie, kuri to radīšanā vainojami mazāk, savukārt atlikušo daļu samaksā sabiedrība. Transports Eiropā rada gandrīz piekto daļu no visām siltumnīcefekta gāzu emisijām. Ir steidzami jāveic transporta dekarbonizācijas pasākumi;
3. norāda, ka infrastruktūras izveide var uzlabot teritoriālo kohēziju un ka infrastruktūras uzturēšana daudzos reģionos mūsdienās ir tik zemā līmenī, ka draud ar teritoriālās un sociālās kohēzijas vājināšanos. Vietās, kur tiek iekasētas ceļa nodevas, šādi iegūtie līdzekļi ir jāiegulda atpakaļ vietējā un reģionālajā infrastruktūrā, turklāt tā, lai mazinātu kvantitatīvās un kvalitatīvās atšķirības reģionu savienojamībā ar Eiropas transporta tīklu; aicina, lai viens no galvenajiem katra atkārtota ieguldījuma transporta sistēmās mērķiem būtu nodrošināt minēto sistēmu ilgtspēju;
4. uzsver, ka ceļu nodevu iekasēšanas pamatā pirmkārt un galvenokārt jābūt nobrauktajam attālumam un tai būtu jāveicina infrastruktūras izmantošana ārpus sastrēgumstundām. Vērā var ņemt arī tādas papildu kritērijus kā, piemēram, satiksmes blīvumu, attālumu no darījumu centriem un attālumu starp ekonomikas varas centriem. Augstas vai paaugstinātas izmaksas, kas saistītas ar piekļuvi Eiropas tīkliem, diskriminē nomaļos un attālos reģionus un nodara vēl lielāku kaitējumu teritoriālajai un sociālajai kohēzijai;
5. atzinīgi vērtē “Programmu sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”, kurā norādīts, ka vajadzīgāka vēl daudzpusīgāka pieeja valsts, reģionālajā un vietējā līmenī, kura aptver dažādas politikas jomas. Komiteja piekrīt viedoklim, ka izvirzītos mērķus sasniegt varēs tad, ja tiks noteikti specifiskāki noteikumi un standarti un ja tos papildinās dažādi atbalsta pasākumi;

6. uzsver, ka ir vajadzīga ciešāk satīklota un automatizēta mobilitāte un ka ir jāiet kopsolī ar jaunākajām tendencēm, piemēram, elektromobilitāti un tādiem transportlīdzekļiem, kuri komunicē ar citiem transportlīdzekļiem un ar apkārtnei (V2X tehnoloģija);

7. pauž stingru pārliecību, ka transporta digitalizācija, piemēram, izmantojot lietotāju informēšanas sistēmas, spēj optimizēt satiksmes plūsmas un transporta infrastruktūras izmantošanu; tādēļ rosina visas dalībvalstis un reģionus izstrādāt un īstenot plānus transporta sistēmu sadarbībai digitalizācijai;

Virzība uz transporta dekarbonizāciju

8. atgādina, ka ir nepieciešama **transporta dekarbonizācija**.

Patlaban transports ir vienīgā nozare, kurā CO₂ emisijas joprojām ir virs 1990. gada līmeņa un daudzās dalībvalstīs joprojām pieaug. Divi pirmie soļi ceļā uz mazoglekļa transporta sistēmu ir politikas dokuments "Eiropa kustībā" un ierosinātie tiesību akti par infrastruktūras lietošanas maksas piemērošanu. Nav šaubu, ka ļoti svarīga nozīme dekarbonizācijā ir ceļa nodevu iekasēšanai, kas attur no neracionālas autotransporta izmantošanas;

9. norāda uz izaicinājumiem un iespējām, ko rada "zaļā mobilitāte".

Īstenojot ierobežojošus pasākumus, kas saistīti ar videi nekaitīgu transportu, ir jāpatur prātā transporta nozares saimnieciskā nozīme. Tā kā darbvietu un saimnieciskās darbības aspektā transporta nozare ir viena no lielākajām, transporta dekarbonizācija radīs zināmas problēmas. Tomēr līdz ar videi nekaitīgu un dekarbonizētu transportu varētu tikt radīti jauni un novatoriski saimnieciskās darbības veidi, un Eiropa varētu uzņemties vadošu lomu; aicina Komisiju atbalstīt pakāpenisku pāreju uz "zaļo mobilitāti", lai mazinātu negatīvās sekas;

10. atzinīgi vērtē nodokļu izmaiņas smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kā izklāstīts priekšlikumā direktīvai, ar ko attiecībā uz atsevišķiem noteikumiem par transporta nodokļiem groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, jo minētās izmaiņas neliedz dalībvalstīm pēc saviem ieskatiem saglabāt vai pat palielināt nodokļus smagajiem kravas transportlīdzekļiem;

11. norāda: ja dalībvalstis vai reģioni ievieš ceļu lietotāju nodokļa iekasēšanas principos ("lietotājs maksā", "piesārņotājs maksā") izmaiņas, nav šaubu, ka tā rezultātā vairāk transportlīdzekļu izmantos vietējo ceļu tīklu, kas negatīvi ietekmēs drošību, vidi un vietējā ceļu tīkla uzturēšanas izmaksas. Tajā pašā laikā daļa automaģistrāļu infrastruktūras jaudas paliks neizmantojama. Sekas noteikti būs izteiktākas tajos ES reģionos, kuros laika vērtība ir zema, par ko liecina atsevišķos reģionos veiktas analīzes rezultāti. Pakāpeniska atteikšanās no vinjetēm – ja tās šādos reģionos tiek izmantotas – noteikti radīs vairākas negatīvas sekas;

Tirgus izkropļojuma problēma un diskriminācija transporta nozarē

12. norāda uz **tirgus izkropļojuma problēmu**, ko izraisa it īpaši **negodīga konkurence starp transporta veidiem**.

Sevišķi tas attiecas uz dzelzceļa transportu iepretī autotransportam, taču netieši samazina arī ūdens transporta konkurētspēju. Kamēr dzelzceļa operatori maksā par visas tīkla infrastruktūras izmantošanu un ārējās transporta izmaksas ir iekļautas cenā, direktīva patlaban attiecas tikai uz kravu autopārvadājumiem, tādējādi neietverot kopējās transporta ārējās izmaksas. Tas rada netaisnīgas priekšrocības tiem transporta veidiem, kas ir kaitīgāki videi;

13. norāda, ka ceļu lietotāji atrodas nevienlīdzīgā stāvoklī un ka ir jāsteno **princips par nediskriminējošu attieksmi pret dažādajiem autotransporta līdzekļu veidiem**. Princips "piesārņotājs maksā" neattiecas uz vieglajiem automobiļiem, mikroautobusiem un autobusiem, lai gan šie transportlīdzekļi ir vieni no lielākajiem vides piesārņotājiem (13,5 % no ES kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām) un izraisa infrastruktūras bojājumus;

14. atzinīgi vērtē pāreju uz ceļa nodevu aprēķināšanu pēc **nobrauktā attāluma**, jo šādas nodevas ir taisnīgākas nekā vienotas likmes maksa par ceļa lietošanu. Saskaņota, digitāla un viscaur Eiropas Savienībā savietojama maksas un nodevu iekasēšanas sistēma radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus vienotajā tirgū un nodrošinātu **nediskriminējošu attieksmi pret ES iedzīvotājiem un pārvadātājiem** no dažādām dalībvalstīm;

15. norāda, ka, **aprēķinot nodevas**, jāņem vērā **reģionu atšķirības** tādos aspektos kā satiksmes blīvums un attālums starp darījumu centriem un dzīvojamajām zonām;

16. norāda, ka ceļa lietošanas **maksai jābūt taisnīgai** un ka cenām jābūt labāk saskaņotām attiecībā uz lietošanas ilgumu. Ir jānodrošina pareiza attiecība starp īslaicīgas vai neregulāras izmantošanas cenu un pastāvīgas vai ilglaicīgas izmantošanas cenu;

17. uzskata, ka konsekvētāka autobusu iekļaušana ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmā ir nepieciešama, piemērojot principu "piesārņotājs maksā", un ka tādējādi uzlabotos konkurētspēja dzelzceļa transportam, kam ir jāmaksā sliežu ceļu piekļuves maksas; tomēr norāda, ka reģionos, kur dzelzceļš nav nopietni ņemama ceļošanas iespēja, nav vēlams paaugstināt autobusu operatoru izmaksas;

Teritoriālās un sociālās kohēzijas problemātika

18. uzskata, ka ir jāņem vērā **teritoriālās un sociālās kohēzijas** aspekts. Ceļa nodevu shēmas ieviešana nedrīkst izraisīt atstumtību, kuras pamatā ir ģeogrāfiskā atrašanās vieta vai sociāli ekonomiskā situācija. Īpaša uzmanība jāpievērš neaizsargātām sociālajām grupām un tādiem reģioniem, kur individuālajam autotransportam nav alternatīvu. Nodevu dēļ nedrīkst ciest cilvēki, kuru ienākumi ir zemi, bet kuri uz darbu brauc ar vieglo automobili, ja tas viņiem ir vienīgais iespējamais risinājums;

19. kad ceļa nodevu radītie ieņēmumi tiek sadalīti, novirzīti atpakaļ vietējo ceļu infrastruktūrai un piešķirti kā šķērsfinansējums tādiem transporta veidiem, kuri mazāk kaitē videi, aicina piemērot solidaritātes principu (no reģioniem, kas rada ienākumus, uz reģioniem, kuru attīstība atpaliek);

20. uzsver, ka pilsētām un reģioniem ir **jāakceptē ceļa nodevas** un jāuzskata tās par instrumentu, ar kura palīdzību sasniegt savus attīstības mērķus. Šajā ziņā izšķiroša nozīme ir tam, kā ceļa nodevu radītie ieņēmumi tiek sadalīti. Vai ceļu infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšana tiks akceptēta, būs atkarīgs no tā, kā tiks līdzsvarotas to dalībnieku vēlmes, kuri grib, ka ieņēmumi tiek ieguldīti atpakaļ vietējā ceļu infrastruktūrā, un no vispārējā mērķa ieguldīt ilgtermiņa noturīgos alternatīvos transporta risinājumos;

21. norāda, ka **ceļu infrastruktūras kvalitāte** kopumā **pazeminās** un ka lēmumi par ieguldījumiem ir jāpieņem teritorijās, kurās tiek radīti ieņēmumi. Vienā reģionā iekasētās ceļa lietotāju nodevas un maksājumi par ārējām izmaksām principā ir jāiegulda atpakaļ attiecīgā reģiona transporta infrastruktūrā, cieši sadarbojoties ar kompetentajām vietējām un reģionālajām pašvaldībām. Iznēmums var būt noteiktu ceļa nodevu pārdalīšana no noslogotiem apgabaliem uz apgabaliem ar zemu satiksmes intensitāti;

22. atzinīgi vērtē iespēju noteikt tādas infrastruktūras izmantošanas maksas, kas atbilst attiecīgo ceļu kvalitātei (kapacitātes un tehniskajā ziņā), jo tas ir efektīvs un piemērots veids, kā risināt jautājumus, kas saistīti ar slikto stāvokli ceļu infrastruktūras uzturēšanas jomā;

23. uzsver, ka steidzami ir jāveic **ieguldījumi tādos transporta veidos, kas mazāk kaitē videi**. Sociālās un teritoriālās kohēzijas saistībā ieņēmumus no ceļa nodevām var ieguldīt arī videi nekaitīgākos transporta veidos un sabiedriskā transporta tīkla paplašināšanā līdz reģioniem, kuri nav viegli pieejami;

24. uzskata, ka **ieguldījumus mazapdzīvotos apvidos un attālākos reģionos** var būt grūti īstenot publiskā un privātā sektora partnerībā. Iespēja uzticēt būvniecību/uzturēšanu privātam uzņēmumam apmaiņā pret iekasētajām nodevām nav pievilcīgs risinājums privātiem koncesionāriem tajos reģionos, kuros nav pietiekamas satiksmes. Tāpēc publiskā un privātā sektora partnerību darbības veikšanai var uzskatīt par modeli, kas noteiktos apstākļos un noteiktos reģionos ir piemērots, taču tas nedrīkst kavēt publiskos ieguldījumus arī mazāk apdzīvotos vai attālākos reģionos;

25. **vērš uzmanību uz** to, ka gaidas un standarti dažādās dalībvalstīs un reģionos ir atšķirīgi. Eiropas kopīgajā ārējo izmaksu tarififikācijas sistēmā ir noteiktas robežvērtības un obligātie standarti. Tomēr būtu jāļauj dalībvalstīm (vai reģioniem) tos pārsniegt, izveidojot **ambiciozākas shēmas**, ja to attaisno īpaši apstākļi, kas rada lielas ārējās izmaksas. Augstām ārējām vides izmaksām (piem., kalnu reģionos) ir jārisina attiecīgā reģiona problēmas;

Elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēja izmantojamība pārrobežu un Eiropas mērogā

26. piekrīt nostādnei, ka, neraugoties uz Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas (EETS) direktīvu (2004) un tās īstenošanas lēmumu (2009), pārrobežu sadarbība – ar reti izņemumiem – nav kļuvusi par realitāti, tātad izmaksas sedz un neērtības izjūt lietotāji un iestādes, kas nodrošina un uztur šīs sistēmas. Tāpēc RK atbalsta plānotās izmaiņas, lai ilgtermiņā virzītos uz Eiropas mēroga sadarbīgu sistēmu;

27. uzsver, ka ir jārod vienkāršs un izmaksu ziņā pieņemams risinājums. Varētu noteikt obligātu prasību, ka ar šo risinājumu jāapriko jaunās automašīnas vai ka citos transportlīdzekļos jāuzstāda vienota sadarbīgu ierīce (*single interoperable box*). Eiropas vienotajā transporta telpā elektroniskajās iekārtās, kas domātas transporta lietošanas maksas iekasēšanai, nedrīkst būt diskriminācijas, kuras pamatā ir atšķirīga valstiskā vai reģionālā izcelsme. Ir jāgādā, lai ceļa nodevu iekasēšanas sistēmas būtu savietojamas pārrobežu un Eiropas mērogā un lai to īsterniņa un ilgtermiņa lietošanas izmaksas būtu samērīgas; uzsver to, ka, izstrādājot ES standartus elektrotransportlīdzekļu akumulatoru uzlādēšanai, jāturpina arī ceļu nodevu iekasēšanas sistēmu standartizācija;

28. uzsver **vajadzību pēc datu aizsardzības**. Ir jāizveido stabils tiesiskais regulējums, kas aizsargātu individuālos datus un vienlaikus ceļa nodevu iekasētājam sniegtu nepieciešamo informācijas minimumu;

29. atbalsta centienus, kas vērsti uz pārkāpēju meklēšanu pārrobežu un Eiropas mērogā. Šajā ziņā datu aizsardzības principu nedrīkst izmantot kā iemeslu, lai nevērstos pret likumpārkāpējiem.

Briselē, 2018. gada 1. februārī

*Eiropas Reģionu komitejas
priekšsēdētājs*

Karl-Heinz LAMBERTZ