

Eiropas Reģionu komitejas atzinums “Mazemisiju mobilitātes realizācija”

(2018/C 387/11)

Ziņotājs: Michiel SCHEFFER (NL/ALDE), Gelderlandes provinces padomes loceklis

Atsauces dokumenti: Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Mazemisiju mobilitātes realizācija. Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus”

COM (2017) 675 final

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

COM(2017) 648 final un final/2

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum

COM(2017) 647 final

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “ūro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu

COM(2017) 653 final

Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Virzība uz alternatīvo degvielu visplašāko izmantošanu – Rīcības plāns par alternatīvo degvielu infrastruktūru saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES 10. panta 6. punktu, ietverot valstu politikas regulējumu novērtējumu saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES 10. panta 2. punktu”

COM(2017) 652 final un final/2

I. IETEIKUMI GROZĪJUMIEM

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum

COM(2017) 647 final

1. grozījums

3. apsvērums

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Lai nodrošinātu pasažieru autopārvadājumu tirgus pareizu darbību, katrā dalībvalstī būtu jāizraugās neatkarīga un objektīva regulatīvā iestāde. Minētā iestāde var būt atbildīga arī par citām regulējamām nozarēm, piemēram, dzelzceļa transportu, enerģētiku un telekomunikācijām.	Lai nodrošinātu pasažieru autopārvadājumu tirgus pareizu darbību, katrā dalībvalstī būtu jāizraugās vai nu kompetenta par transportu atbildīgā iestāde vai neatkarīga un objektīva regulatīvā iestāde. Minētā iestāde var būt atbildīga arī par citām regulējamām nozarēm, piemēram, dzelzceļa transportu, enerģētiku un telekomunikācijām.

Pamatojums

Saskaņā ar ES Līgumu pasažieru pārvadājumi pieder pie vispārējas tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumiem. Neatkarīgas regulatīvās iestādes pieprasīšana varētu būt nesamērīga, ja tirgus tiek organizēts atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 1370/2007.

2. grozījums

4. apsvērums

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Regulārie komercpārvadājumi nedrīkstētu apdraudēt spēkā esošo publisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru. Tādēļ, lai to nodrošinātu, regulatīvajai iestādei vajadzētu būt spējīgai veikt objektīvu ekonomisko analīzi.	Regulārie komercpārvadājumi nedrīkstētu apdraudēt spēkā esošo publisko pakalpojumu līgumu līdzsvaru. Tādēļ, lai to nodrošinātu, regulatīvajai iestādei vajadzētu būt spējīgai veikt objektīvu analīzi. <i>Šajā analīzē būtu jāņem vērā attiecīgās konkrētā tirgus un tīkla strukturālās un ģeogrāfiskās īpatnības (lielums, pieprasījuma īpatnības, tīkla sarežģītība, ģeogrāfiskā un tehniskā izolētība un līgumā ietvertie pakalpojumi), kā arī tas, vai jaunais pakalpojums uzlabos pakalpojumu kvalitāti vai/un rentabilitāti salīdzinājumā ar iepriekš piešķirto publisko pakalpojumu līgumu.</i>

Pamatojums

Publiskos pakalpojumus, piemēram, transportu, nevajadzētu vērtēt tikai pēc ekonomiskajiem rādītājiem, bet gan plašāk, ņemot vērā ne tikai kvantitatīvi nosakāmus ekonomiskus kritērijus, bet arī tādus aspektus kā kvalitāte un drošība, kā arī teritoriālā un sociālā kohēzija. Eiropas Reģionu komitejai vajadzētu izmantot šo atzinumu, lai norādītu uz dažiem aspektiem, kas jāizvērtē.

3. grozījums

6. apsvērums

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Lai tirgū nodrošinātu godīgu konkurenci, Savienībā regulāro pārvadājumu veicējiem būtu nodrošināmas tiesības piekļūt autoostām, pamatojoties uz godīgiem, taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem noteikumiem. Pārsūdzības par lēmumiem, ar kuriem tiek liegta vai ierobežota piekļuve, būtu jāiesniedz regulatīvajai iestādei.	Lai tirgū nodrošinātu godīgu konkurenci, Savienībā regulāro pārvadājumu veicējiem būtu nodrošināmas tiesības piekļūt sabiedriskā īpašumā esošām autoostām, pamatojoties uz godīgiem, taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem noteikumiem. Tomēr nedrīkst apdraudēt teritoriālo līdzsvaru un sociālo kohēziju, tāpēc publiskajiem pakalpojumu sniedzējiem vajadzīga prioritāra piekļuve, lai varētu garantēt saistību izpildi, ko nosaka ar kompetentajām iestādēm noslēgtais publisko pakalpojumu līgums. Pārsūdzības par lēmumiem, ar kuriem tiek liegta vai ierobežota piekļuve, būtu jāiesniedz regulatīvajai iestādei.

Pamatojums

Publiskajiem pakalpojumu sniedzējiem ir vajadzīga prioritāra piekļuve autoostām, jo viņiem ir jāpilda pienākumi (attiecībā uz biežumu, grafiku, savienojumiem, ērtībām), kas noteikti ar kompetentajām iestādēm noslēgtajos publisko pakalpojumu līgumos.

4. grozījums

8. apsvēruma

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Atļaujas izsniegšanas procedūra būtu jāpiemēro, izsniedzot atļaujas gan iekšzemes, gan starptautiskiem regulāriem pārvadājumiem. Atļauja būtu jāpiešķir, ja vien nepastāv īpaši iemesli, lai atteiktu pieteikuma iesniedzējam, vai attiecīgais pakalpojums neapdraud publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru. Lai nodrošinātu, ka regulāri komercpārvadājumi neapdraud spēkā esošo publisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru, būtu jāievieš attāluma robežvērtība. Attiecībā uz maršrutiem, ko jau apkalpo, noslēdzot vairāk nekā vienu publisko pakalpojumu līgumu, vajadzētu būt iespējai palielināt minēto robežvērtību.	Atļaujas izsniegšanas procedūra būtu jāpiemēro, izsniedzot atļaujas gan iekšzemes, gan starptautiskiem regulāriem pārvadājumiem. Atļauja būtu jāpiešķir, ja vien nepastāv īpaši iemesli, lai atteiktu pieteikuma iesniedzējam, vai attiecīgais pakalpojums neapdraud publisko pakalpojumu līguma līdzsvaru. Attiecībā uz publisko pakalpojumu līguma līdzsvaru ir jāņem vērā ne tikai tā ekonomiskā dzīvotspēja, bet arī iedzīvotājiem piedāvātie pakalpojumi savienojumu, intermodālu braucienu plānošanas, kvalitātes, efektivitātes, pielāgošanas pieprasījumam, drošuma un drošības ziņā. Turklāt, sniedzot pakalpojumus, būtu jāievēro vides aizsardzības standarti un sociālie standarti.

Pamatojums

Publiskos pakalpojumus, piemēram, transportu, nevajadzētu vērtēt tikai pēc ekonomiskiem rādītājiem, bet gan plašāk, ņemot vērā ne tikai kvantitatīvi nosakāmus ekonomiskus kritērijus, bet arī tādus aspektus kā kvalitāte un drošība, kā arī teritoriālā un sociālā kohēzija. Attiecībā uz publisko pakalpojumu līguma "līdzsvaru" ir jāņem vērā ne tikai tā ekonomiskā dzīvotspēja, bet arī iedzīvotājiem piedāvāto pakalpojumu kvalitāte. Godīgas konkurences priekšnosacījums ir vienādu vides aizsardzības standartu un sociālo standartu ievērošana.

5. grozījums

13. apsvēruma

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Ciktāl šī regula saskaņo vietējo tirgu noteikumus par regulāriem autobusu pārvadājumiem un piekļuvi autoostām, tās mērķus – proti, veicināt starppilsētu mobilitāti un palielināt pasažieru ilgtspējīgu pārvadājumu veidu īpatsvaru – nevar pietiekami sekmīgi īstenot dalībvalstu līmenī. Tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Eiropas Savienības līguma 5. pantā noteikto subsidaritātes principu. Saskaņā ar proporcionalitātes principu, kas izklāstīts minētajā pantā, šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.	

Pamatojums

Jautājums par vietējo autoostu un reģionālo sabiedriskā transporta tirgu pieejamību ir cieši saistīts ar subsidiaritāti.

6. grozījums

1. panta 2. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
regulas 2. pantu groza šādi:	regulas 2. pantu groza šādi:
(..)	(..)
c) pievieno šādu 9., 10. un 11. punktu:	c) pievieno šādu 9., 10. un 11. punktu:
“9) “autoosta” ir jebkurš objekts ar minimālo laukumu 600 m² , kurā tiek nodrošināts stāvlaukums, ko izmanto autobusi pasažieru uzņemšanai vai izsēdināšanai;	“9) atbilstīgi definīcijām un prasībām, kas noteiktas valsts tiesību aktos , “autoosta” ir jebkurš sabiedriskā īpašumā esošs objekts, kurā tiek nodrošināts stāvlaukums, ko izmanto autobusi pasažieru uzņemšanai vai izsēdināšanai;
(..)	(..)

Pamatojums

Dalībvalstīm ir vajadzīga zināma rīcības brīvība. Atsauce uz minimālo laukumu – 600 m² – ir jāsvīturo, lai neapdraudētu mazpilsētu un lauku apvidu autoostas, kuru platība ir mazāka, taču funkcijas – būtiski svarīgas, proti, nodrošināt savienojumus ar lielpilsētām.

7. grozījums

1. panta 3. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
pirms II nodaļas iekļauj šādu 3.a pantu:	pirms II nodaļas iekļauj šādu 3.a pantu:
“3.a pants Regulatīvā iestāde	“3.a pants Regulatīvā iestāde
1. Katra dalībvalsts izraugās vienu valsts regulatīvo iestādi, kas ir atbildīga par pasažieru autopārvadājumu nozari. Minētā iestāde ir objektīva institūcija, kas organizatoriskā, funkcionālā, hierarhijas un lēmumu pieņemšanas ziņā ir juridiski nošķirta un neatkarīga no jebkuras citas valsts vai privātas iestādes. Tā ir neatkarīga no jebkuras kompetentās iestādes, kas iesaistīta publisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršanā.	1. Atkarībā no savu iekšzemes pakalpojumu tirgus organizācijas katra dalībvalsts izraugās vienu valsts regulatīvo iestādi, kas ir atbildīga par pasažieru autopārvadājumu nozari. Minētā iestāde ir vai nu kompetenta par transportu atbildīgā iestāde, vai objektīva institūcija, kas organizatoriskā, funkcionālā, hierarhijas un lēmumu pieņemšanas ziņā ir juridiski nošķirta un neatkarīga no jebkuras citas valsts vai privātas iestādes. Otrajā gadījumā tā ir neatkarīga no jebkuras kompetentās iestādes, kas iesaistīta publisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršanā.
Regulatīvā iestāde var būt atbildīga par citām regulējamām nozarēm.	Regulatīvā iestāde var būt atbildīga par citām regulējamām nozarēm.

Pamatojums

Jauni komercpakalpojumi nedrīkst apdraudēt iespēju izpildīt saistības, kas attiecas uz vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu un sabiedriskajiem pakalpojumiem. Dalībvalstīm ir vajadzīga iespēja izvēlēties starp neatkarīgu regulatīvu iestādi un kompetentu, par transportu atbildīgu iestādi, kas pazīst lietotāju sociālekonomiskās vajadzības.

8. grozījums

1. panta 3. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
pirms II nodaļas iekļauj šādu 3.a pantu:	pirms II nodaļas iekļauj šādu 3.a pantu:
“3.a pants Regulatīvā iestāde (..)	“3.a pants Regulatīvā iestāde (..)
3. Regulatīvā iestāde veic šādus uzdevumus:	3. Regulatīvā iestāde veic šādus uzdevumus:
a) veic ekonomisko analīzi par to, vai ierosinātais jaunais pakalpojums varētu apdraudēt publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru;	a) veic analīzi par to, vai ierosinātais jaunais pakalpojums varētu apdraudēt publisko pakalpojumu līguma līdzsvaru un negatīvi ietekmēt iedzīvotājiem sniegto pakalpojumu kvalitāti, cita starpā ņemot vērā tādos aspektus kā pieejamie savienojumi, biežums, tarifi, intermodālu braucienu plānošana un drošums, kā arī vides aizsardzības standartu un sociālo standartu ievērošana pakalpojumu sniegšanas jomā;
b) apkopo un sniedz informāciju par piekļuvi autoostām;	b) apkopo un sniedz informāciju par piekļuvi autoostām;
c) lemj par autoostas apsaimniekotāju lēmumu pārsūdzībām.	c) lemj par autoostas apsaimniekotāju lēmumu pārsūdzībām.

Pamatojums

Godīgas konkurences priekšnosacījums ir vienādu vides aizsardzības standartu un sociālo standartu ievērošana.

9. grozījums

1. panta 3. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
pirms II nodaļas iekļauj šādu 3.a pantu:	pirms II nodaļas iekļauj šādu 3.a pantu:
“3.a pants Regulatīvā iestāde (..)	“3.a pants Regulatīvā iestāde (..)
3. Regulatīvā iestāde veic šādus uzdevumus:	3. Regulatīvā iestāde veic šādus uzdevumus:

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
(..)	(..)
b) apkopo un sniedz informāciju par piekļuvi autoostām; kā arī	b) apkopo un sniedz informāciju par piekļuvi autoostām un to dara, lai nodrošinātu, ka pakalpojumu sniedzējiem piekļuve attiecīgajām autoostām tiek nodrošināta saskaņā ar godīgiem, taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem; kā arī
c) lemj par autoostas apsaimniekotāju lēmumu pārsūdzībām.	c) lemj par autoostas apsaimniekotāju lēmumu pārsūdzībām.

Pamatojums

Autobusi un tālsatiksmes autobusi ir viens no pieejamākajiem un svarīgākajiem ES transporta veidiem. Tāpēc ir ļoti svarīgi, ka pasažieri saņem iespējami labākos pakalpojumus. Godīga un veselīga konkurence ir labākais veids, kā to panākt.

10. grozījums

1. panta 6. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
iekļauj šādu 5.a pantu:	iekļauj šādu 5.a pantu:
“5.a pants	“5.a pants
Piekļuve autoostām	Piekļuve autoostām
(..)	(..)
2. Lai nodrošinātu autoostu optimālu izmantošanu, autoostu apsaimniekotāji cenšas izpildīt visus piekļuves pieprasījumus.	2. Lai nodrošinātu autoostu optimālu izmantošanu un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību ievērošanu, autoostu apsaimniekotāji cenšas izpildīt visus piekļuves pieprasījumus.
Piekļuves pieprasījumu var noraidīt, pamatojoties tikai uz nepietiekamu ietilpību.	Piekļuves pieprasījumu var noraidīt, pamatojoties uz nepietiekamu ietilpību vai tad, ja šāds pieprasījums vājinātu iedzīvotājiem pieejamo pakalpojumu kvalitāti savienojumu pieejamības ziņā, ierobežojot savienojumus un apdraudot drošumu un drošību vai piedāvāto pakalpojumu vispārējo kvalitāti, vai tad, ja netiek ievēroti vajadzīgie vides aizsardzības standarti; ja autoostas apsaimniekotājs ir pieņēmis šādu lēmumu, apsaimniekotājam par šo lēmumu ir jāinformē arī regulatīvā iestāde.
<i>Ja autoostas apsaimniekotājs noraida piekļuves pieprasījumu, tas norāda visas reālās alternatīvas.</i>	

Pamatojums

Autoostu apsaimniekotāju uzdevums nav veikt alternatīvu risinājumu izpēti. Turklāt piekļuve autoostām ir saistāma ar jautājumu par patērētājiem sniegto pakalpojumu kvalitāti, kā arī to drošumu un drošību. Turklāt tiesības uz piekļuvi autoostām nedrīkst apdraudēt iespēju izpildīt ar vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem saistītos publiskos uzdevumus, funkcijas un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.

It īpaši pilsētās, kur vērojams smalko daļiņu piesārņojums, ir iespējams, ka jānosaka ierobežojumi, ņemot vērā vides aizsardzības standartu ievērošanu.

11. grozījums

1. panta 9. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Regulas 8. pantu aizstāj ar šādu:	Regulas 8. pantu aizstāj ar šādu:
“8. pants Atļaujas izsniegšanas procedūra attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus	“8. pants Atļaujas izsniegšanas procedūra attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem
1. Atļaujas izsniedz ar visu to dalībvalstu kompetento iestāžu piekrišanu, kuru teritorijā notiek pasažieru iekāpšana vai izkāpšana, kā arī pārvadājumi tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus. Divu nedēļu laikā pēc pieteikuma saņemšanas atļaujas izsniedzēja iestāde nosūta pieteikuma kopiju kopā ar visu citu attiecīgo dokumentu kopijām uz šīm kompetentajām iestādēm ar lūgumu dot savu piekrišanu. Vienlaikus informēšanas nolūkā atļaujas izsniedzēja iestāde nosūta šos dokumentus to dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuru teritorijas tiek šķērsotas.	1. Atļaujas izsniedz ar visu to dalībvalstu kompetento iestāžu piekrišanu, kuru teritorijā notiek pasažieru iekāpšana vai izkāpšana. Divu nedēļu laikā pēc pieteikuma saņemšanas atļaujas izsniedzēja iestāde nosūta pieteikuma kopiju kopā ar visu citu attiecīgo dokumentu kopijām uz šīm kompetentajām iestādēm ar lūgumu dot savu piekrišanu. Vienlaikus informēšanas nolūkā atļaujas izsniedzēja iestāde nosūta šos dokumentus to dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuru teritorijas tiek šķērsotas.
(..)	(..)

Pamatojums

Lēmumam par pārvadājumu pakalpojuma pieņemšanu vajadzētu būt atkarīgam nevis no attāluma (100 kilometri taisnā līnijā), bet gan no šāda papildu pakalpojuma iespējamās ietekmes uz iedzīvotājiem jau piedāvātu pakalpojumu (neatkarīgi no tā, vai tas ir vispārējas nozīmes pakalpojums vai komercpakalpojums). Turklāt nav iespējams visai ES vispārīgi noteikt reģionālās atšķirības (piemēram, attiecībā uz attālumu starp pilsētām un ekonomiskajiem centriem).

12. grozījums

1. panta 10. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
regulā iekļauj šādu 8.a–8. d pantu:	regulā iekļauj šādu 8.a–8. b pantu:
“8.a pants Atļaujas izsniegšanas procedūra attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem tādā attālumā, kas taisnā līnijā pārsniedz 100 kilometrus vai vairāk	“8.a pants Atļaujas izsniedzēju iestāžu lēmumi
1. Atļaujas izsniedzēja iestāde pieņem lēmumu par pieteikumu divos mēnešos, skaitot no dienas, kad pārvadātājs iesniedzis šo pieteikumu.	1. Ievērojot 8. pantā izklāstīto procedūru, atļaujas izsniedzēja iestāde izsniedz atļauju, izsniedz atļauju ar ierobežojumiem vai noraida pieteikumu. Atļaujas izsniedzēja iestāde informē par savu lēmumu visas 8. panta 1. punktā minētās kompetentās iestādes.

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
2. Atļauju piešķir, ja vien atteikumu nevar pamatot ar vienu vai vairākiem Regulas 8.c panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā norādītajiem iemesliem.	2. Lēmumos, ar ko noraida pieteikumus vai izsniedz atļauju ar ierobežojumiem, izklāsta iemeslus, kas ir to pamatā. Atļauju piešķir, ja vien noraidījumu nevar pamatot ar vienu vai vairākiem šādiem iemesliem: a) (..) (..) d) regulatīvā iestāde, pamatojoties uz objektīvu analīzi, konstatē, ka attiecīgais pakalpojums varētu apdraudēt publisko pakalpojumu līguma līdzsvaru. Atļaujas izsniedzējas iestādes nedrīkst noraidīt pieteikumu, pamatojoties tikai uz to, ka pārvadātājs piedāvā zemākas cenas nekā tās, ko piedāvā citi autopārvadātāji, vai to, ka attiecīgajā satiksmes līnijā jau darbojas citi autopārvadātāji, ja ir iespējams tehniski pierādīt, ka minētās zemākās cenas garantē pakalpojuma sniegšanu visā līguma darbības laikā. (..)
3. Informēšanas nolūkā atļaujas izsniedzēja iestāde nosūta visu to dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuru teritorijā notiek pasažieru iekāpšana vai izkāpšana, kā arī to dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuru teritorijas tiek šķērsotas bez pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas, pieteikuma kopiju, tai pievienojot visu citu attiecīgo dokumentu kopijas un savu novērtējumu. 8.b pants Atļaujas izsniegšanas procedūra attiecībā uz regulāriem iekšzemes pārvadājumiem 1. Atļaujas izsniedzēja iestāde pieņem lēmumu par pieteikumu divos mēnešos, skaitot no dienas, kad pārvadātājs iesniedzis šo pieteikumu. Šo termiņu var pagarināt līdz četriem mēnešiem, ja ir jāveic analīze saskaņā ar 8.c panta 2. punkta d) apakšpunktu. 2. Atļaujas regulāriem iekšzemes pārvadājumiem piešķir, ja vien atteikumu nevar pamatot ar vienu vai vairākiem Regulas 8.c panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā norādītajiem iemesliem un ja pasažierus pārvadā tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus, kā noteikts 8.c panta 2. punkta d) apakšpunktā.	8.b pants Piekluves tiesību ierobežojumi 1. Dalībvalstis var ierobežot tiesības piekļūt regulāro pārvadājumu starptautiskajiem un vietējiem tirgiem, ja šis pakalpojums varētu apdraudēt publisko pakalpojumu līguma līdzsvaru, vai attiecībā uz pakalpojumu sniedzējiem, kuriem kompetentās iestādes ir piemērojušas sankcijas par pakalpojumu garantijām pretēju praksi. 2. Kompetentās iestādes, kas piešķirušas publisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības, vai publiskie pakalpojumu sniedzēji, kas pilda publisko pakalpojumu līgumu, var pieprasīt regulatīvajai iestādei veikt analīzi par to, vai varētu būt apdraudēts publisko pakalpojumu līguma līdzsvars. Regulatīvā iestāde pārbauda šo pieprasījumu un lemj, vai veikt analīzi. Tā informē ieinteresētās personas par savu lēmumu.

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
3. Attālumu, kas minēts 2. punktā, drīkst palielināt līdz 120 kilometriem, ja regulārais pārvadājums tiks ieviests, lai apkalpotu izbraukšanas vietu un galapunktu, ko jau apkalpo, noslēdzot vairāk nekā vienu publisko pakalpojumu līgumu. 8.c pants Atļaujas izsniedzēju iestāžu lēmumi 1. Ievērojot 8., 8.a vai 8.b punktā izklāstīto procedūru, atļaujas izsniedzēja iestāde izsniedz atļauju, izsniedz atļauju ar ierobežojumiem vai noraida pieteikumu. Atļaujas izsniedzēja iestāde informē par savu lēmumu visas 8. panta 1. punktā minētās kompetentās iestādes. 2. Lēmumos, ar ko noraida pieteikumus vai izsniedz atļauju ar ierobežojumiem, izklāsta iemeslus, kas ir to pamatā. Atļauju piešķir, ja vien noraidījumu nevar pamatot ar vienu vai vairākiem šādiem iemesliem: a) (..) (..) d) regulatīvā iestāde, pamatojoties uz objektīvu ekonomisko analīzi, konstatē, ka attiecīgais pakalpojums varētu apdraudēt publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru. Atļaujas izsniedzējas iestādes nedrīkst noraidīt pieteikumu, pamatojoties tikai uz to, ka pārvadātājs piedāvā zemākas cenas nekā tās, ko piedāvā citi autopārvadātāji, vai to, ka attiecīgajā satiksmes līnijā jau darbojas citi autopārvadātāji. (..) 8.d pants Piekļuves tiesību ierobežojumi 1. Dalībvalstis var ierobežot tiesības piekļūt regulāro pārvadājumu starptautiskajiem un vietējiem tirgiem, ja piedāvātais regulārais pārvadājums nodrošina pasažieru pārvadāšanu tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus, un ja šis pakalpojums varētu apdraudēt publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru.	3. Ja regulatīvā iestāde veic analīzi, tā informē visas ieinteresētās personas par minētās analīzes rezultātiem un saviem secinājumiem sešu nedēļu laikā pēc visas attiecīgās informācijas saņemšanas. Regulatīvā iestāde var secināt, ka atļauja ir jāizsniedz, jāizsniedz atbilstīgi nosacījumiem vai ka to nedrīkst izsniegt. Regulatīvās iestādes secinājumi ir saistoši atļaujas izsniedzējām iestādēm. (..)

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
2. Kompetentās iestādes, kas piešķirušas publisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības, vai publiskie pakalpojumu sniedzēji, kas pilda publisko pakalpojumu līgumu, var pieprasīt regulatīvajai iestādei veikt analīzi par to, vai varētu būt apdraudēts publisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars. Regulatīvā iestāde pārbauda šo pieprasījumu un lemj, vai veikt ekonomisko analīzi. Tā informē ieinteresētās personas par savu lēmumu. 3. Ja regulatīvā iestāde veic ekonomisko analīzi, tā informē visas ieinteresētās personas par minētās analīzes rezultātiem un saviem secinājumiem sešu nedēļu laikā pēc visas attiecīgās informācijas saņemšanas. Regulatīvā iestāde var secināt, ka atļauja ir jāizsniedz, jāizsniedz atbilstīgi nosacījumiem vai ka to nedrīkst izsniegt. Regulatīvās iestādes secinājumi ir saistoši atļaujas izsniedzējām iestādēm. (..)	

Pamatojums

Lēmumam par pārvadājumu pakalpojuma pieņemšanu vajadzētu būt atkarīgam nevis no attāluma (100 kilometri taisnā līnijā), bet gan no šāda papildu pakalpojuma iespējamās ietekmes uz iedzīvotājiem jau piedāvātu pakalpojumu (neatkarīgi no tā, vai tas ir vispārējas nozīmes pakalpojums vai komercpakalpojums). Turklāt nav iespējams visai ES vispārīgi noteikt reģionālās atšķirības (piemēram, attiecībā uz attālumu starp pilsētām un ekonomiskajiem centriem).

8. a pants: piedāvājumus par zemākām cenām uzreiz nenoraidīt, ja tiek nodrošināta arī pakalpojuma ilgtspēja visā līguma darbības laikā. 8.b pants: iekļaut ierobežojošu nosacījumu gadījumiem, kuros pakalpojumu sniedzējiem ir piemērotas sankcijas.

13. grozījums

1. panta 14. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
regulas 13. pantu svīturo;	

Pamatojums

Attiecīgais pants nav jāsvīturo, jo tas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu, ka vietējās ekskursijas tiek uzskatītas tikai un vienīgi par starptautiskiem pārvadājumu pakalpojumiem, nevis kabotāžas pārvadājumiem.

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

COM(2017) 648 final

14. grozījums

13. apsvērums

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
(13) (..) Būtu jābūt vismaz vienam piemērotam kombinēto pārvadājumu pārkraušanas terminālim ne tālāk kā 150 km no jebkura pārvadājumu sākumpunkta Savienībā.	(13) (..) Būtu jābūt vismaz vienam piemērotam kombinēto pārvadājumu pārkraušanas terminālim ne tālāk kā 150 km no jebkura pārvadājumu sākumpunkta Savienībā, izņemot nomaļos un tālākos reģionos, kur ģeogrāfisku ierobežojumu dēļ tas nav iespējams vai investīcijas infrastruktūrā būtu pārāk dārgas attiecībā pret direktīvas mērķi veicināt pāreju no autoceļu pārvadājumiem uz videi draudzīgākiem transporta veidiem.

Pamatojums

Šāda prasība varētu radīt sarežģījumus nomaļiem reģioniem (teritorijām ar mazu iedzīvotāju blīvumu un retiem dzelzceļa un ostu tīkliem), un tādēļ termināļi, iespējams, tiks būvēti vietās, kur tas nebūs ekonomiski pamatoti.

15. grozījums

1. panta 5. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
5) direktīvas 6. pantam pievieno šādu 4., 5., 6., 7. un 8. punktu:	5) direktīvas 6. pantam pievieno šādu 4., 5., 6., 7. un 8. punktu:
“4. Ja nepieciešams mērķa sasniegšanai, kas minēts 9. punktā, dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai atbalstītu ieguldījumus pārkraušanas termināļos:	“4. Ja nepieciešams mērķa sasniegšanai, kas minēts 9. punktā, dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai atbalstītu ieguldījumus pārkraušanas termināļos:
a) šādu kombinēto pārvadājumu pārkraušanas termināļu būvei un vajadzības gadījumā to paplašināšanai;	a) šādu kombinēto pārvadājumu pārkraušanas termināļu būvei un vajadzības gadījumā to paplašināšanai;
b) darbības efektivitātes paaugstināšanai esošajos termināļos.	b) darbības efektivitātes paaugstināšanai esošajos termināļos.

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Dalībvalstis ar kaimiņos esošajām dalībvalstīm un Komisiju koordinē un nodrošina, ka tad, kad šie pasākumi tiek īstenoti, prioritāte ir piemērotu vietu līdzsvarotai un pietiekamai ģeogrāfiskai izplatībai Savienībā, konkrēti gar TEN-T pamattīklu un visaptverošo tīklu tā, lai neviena vieta Savienībā nebūtu tālāk par 150 km no šāda termināļa.	Dalībvalstis ar kaimiņos esošajām dalībvalstīm un Komisiju koordinē un nodrošina, ka tad, kad šie pasākumi tiek īstenoti, prioritāte ir piemērotu vietu līdzsvarotai un pietiekamai ģeogrāfiskai izplatībai Savienībā, konkrēti gar TEN-T pamattīklu un visaptverošo tīklu tā, lai neviena vieta Savienībā nebūtu tālāk par 150 km no šāda termināļa, izņemot nomaļos un tālākos reģionos, kur ģeogrāfisku ierobežojumu dēļ tas nav iespējams vai investīcijas infrastruktūrā būtu pārāk dārgas attiecībā pret direktīvas mērķi veicināt pāreju no autoceļu pārvadājumiem uz videi draudzīgākiem transporta veidiem.

Pamatojums

Skatīt 12. grozījumu.

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu

COM(2017) 653 final

16. grozījums

Aiz 16. apsvēruma pievienot šādu jaunu apsvērumu:

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	Iespējas samazināt emisijas, izmantojot vienīgi publiskā iepirkuma instrumentu, ir ierobežotas, un sabiedriskais transports rada tikai nelielu daļu no transporta nozares radītajām emisijām. Tāpēc dalībvalstis būtu jāmudina reglamentēt “tīru” transportlīdzekļu iegādi arī citu transportlīdzekļu īpašnieku gadījumā, piemēram, taksometru, automobiļu nomas un kopbraukšanas uzņēmumu vajadzībām.

Pamatojums

Tikai neliela transporta emisiju daļa (8 %) rodas sabiedriskā transporta dēļ, tomēr direktīvas priekšlikums galvenokārt ir vērsts uz sabiedriskajiem transportlīdzekļiem. Lai panāktu līdzsvaru un sasniegtu emisiju mazināšanas mērķi, direktīvā ir jāiekļauj arī citi lielie autoparki.

17. grozījums

Aiz 19. apsvēruma pievienot šādu jaunu apsvērumu:

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	Ir jānostiprina saskaņotība ar iepriekšējiem Savienības tiesību aktiem par transportlīdzekļiem, atjaunojamiem energoresursiem un alternatīviem degvielas veidiem, it īpaši Regulu (EK) Nr. 595/2009, Direktīvu 2009/28/EK un Direktīvu 2014/94/ES.

Pamatojums

ES tiesību aktiem jābūt saskaņotiem, koordinētiem un vienā virzienā orientētiem.

18. grozījums

1. panta 2. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:	direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:
“3. pants Piemērošanas joma	“3. pants Piemērošanas joma
Šo direktīvu piemēro līgumiem par autotransporta līdzekļu pirkumiem, nomu, īri vai pirkšanu uz nomaksu, ko veic:	Šai direktīvai nav atpakaļejoša spēka attiecībā uz jau noslēgtiem līgumiem, un to piemēro tikai jauniem līgumiem par autotransporta līdzekļu pirkumiem, nomu, īri vai pirkšanu uz nomaksu, ko veic:

Pamatojums

Spēkā esoši līgumi ir jāaizsargā, un jauns tiesību akts tos nevar ietekmēt.

19. grozījums

1. panta 2. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:	direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:
“3. pants Piemērošanas joma	“3. pants Piemērošanas joma
Šo direktīvu piemēro līgumiem par autotransporta līdzekļu pirkumiem, nomu, īri vai pirkšanu uz nomaksu, ko veic:	Šo direktīvu piemēro līgumiem par autotransporta līdzekļu pirkumiem, nomu, īri vai pirkšanu uz nomaksu, ko veic:
(..)	(..)
	d) citi transportlīdzekļu īpašnieki, piemēram, taksometru pakalpojumu, automobiļu koplietojuma un kopbrauk- šanas uzņēmumi, ja dalībvalsts nolemj izveidot mehānismus, ar ko reglamentēt “tīru” transportlīdz- ekļu iegādi šādu autoparku īpašnieku vajadzībām.”

Pamatojums

Tikai neliela transporta emisiju daļa (8 %) rodas sabiedriskā transporta dēļ, tomēr direktīvas priekšlikums galvenokārt ir vērsts uz sabiedriskajiem transportlīdzekļiem. Lai panāktu līdzsvaru un sasniegtu emisiju mazināšanas mērķi, direktīvā ir jāiekļauj arī citi lieli autoparki.

20. grozījums

Pielikums

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts					RK grozījums				
5. tabula. Lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvara minimālais mērķrādītājs atbilstoši 3. tabulai lielas noslodzes transportlīdzekļu kopējā publiskā iepirkumā dalībvalsts līmenī*					5. tabula. Lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvara minimālais mērķrādītājs atbilstoši 3. tabulai lielas noslodzes transportlīdzekļu kopējā publiskā iepirkumā dalībvalsts līmenī*				
Dalībvalsts	Kravas automobiļi		Autobusi		Dalībvalsts	Kravas automobiļi		Autobusi	
	(XXXX- (**)- 2025)		(XXXX- (**)- 2025)			(XXXX- (**)- 2025)		(XXXX- (**)- 2025)	
					(**) 24 mēneši pēc stāšanās spēkā saskaņā ar 2. pantu.				

7. uzsver, ka, veicot jebkādas izmaiņas transporta nozarē attiecībā uz izmantojamo degvielu, ir jāņem vērā reģionālās atšķirības satiksmes blīvuma ziņā un attālums starp pilsētām un citiem ekonomisko interešu centriem. Diskriminācija – proti, lielās izmaksas, kas attālam, nomaļam vai tālākām vietām rodas, lai piekļūtu Eiropas tīklam, – vēl negatīvāk ietekmēs teritoriālo un sociālo kohēziju;

8. norāda, ka, veicot mehānisko transportlīdzekļu izmantošanas ekoloģizāciju, būtu jāveicina (kravas) velosipēdu izmantošana īsiem maršrutiem (atbilstoši RK atzinumam “ES ceļvedis velotransporta jomā” (2017/C 088/10)), kā arī dzelzceļa izmantošana un zaļā kuģniecība. Lai to īstenotu, ir nepieciešami vairākveidu transporta mezglu tīkli, kam jānodrošina atbilstīgs finansējums, piemēram, no Eiropas Stratēģisko investīciju fonda līdzekļiem. Ātri e-velosipēdi (elektriskie velosipēdi) ir laba alternatīva automašīnai, īpaši pilsētās, un var palīdzēt pazemināt emisiju līmeni, turklāt fiziskās aktivitātes uzlabo arī iedzīvotāju veselību. E-velosipēdu izmantošanu var veicināt, ierīkojot pietiekami daudz ātro velosipēdu celiņu un uzlādes punktu, kā arī paredzot stimulus;

9. norāda, ka telpiskā plānošana un pilsētplānošana var sekmēt izvēli par labu tīram pārvietošanās veidam. Tīra mobilitāte nozīmē samazināt slāpekļa oksīdu un smalko daļiņu emisijas vietējā līmenī un samazināt CO₂ emisijas globālā līmenī. Pilsētplānošanā būtu jāveicina pieejamība gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, savukārt pieejamība attiecībā uz individuālo autotransportu būtu rūpīgi jāizvērtē. Lai uzlabotu gaisa kvalitāti pilsētās, (koplietoti) elektromobiļi un elektriskie autobusi var sekmēt pāreju uz mazākām smalko daļiņu un slāpekļa oksīdu emisijām. To var panākt, atturot no piesārņojoša transporta izmantošanas, norobežojot teritorijas – piemēram, izveidojot vides zonas – un vienlaikus nodrošinot, ka, izvēloties “tīru” pārvietošanās veidu, ceļā pavadītais laiks ir īsāks, nekā izmantojot piesārņojošu transportu;

10. atzīst, ka ir nepieciešams savstarpēji izmantojams risinājums alternatīvu degvielu nodrošināšanai. Lai gan RK apzinās, ka mazemisiņu mobilitātes panākšanas likumiem un noteikumiem ir jābūt atvērtiem visu veidu tehnoloģijām, katra vietējā un reģionālā pašvaldība varētu centties panākt apjomradītus ietaupījumus, iespējams, sadarbojoties ar kaimiņu reģioniem un pārrobežu reģioniem;

11. atzinīgi vērtē nolūku vienkāršot tīru transportlīdzekļu publisko iepirkumu, tomēr īsti neizprot, kā Komisijas priekšlikums ar procentos izteiktajiem mērķiem katrai dalībvalstij attiecībā uz tīru transportlīdzekļu iepirkumu tiks iekļauts tiesību aktos un izpildīts. Daudzās dalībvalstīs lielākās sabiedriskā transporta daļas operatori ir vietējās un reģionālās pašvaldības un valstij nav pilnvaru lemt, kādi transportlīdzekļi vietējām un reģionālajām pašvaldībām jāpērk, jānomā, jāiznomā vai jāregulē ar vienošanos.

Būdamas tehnoloģiju pieņemējas jau agrīnā posmā, vietējās un reģionālās pašvaldības ir galvenās tīru tehnoloģiju veicinātājas transporta jomā. Vienlaikus jāuzsver, ka vietējam sabiedriskajam transportam izveidotā infrastruktūra parasti nav piemērota personiskajam transportam, tāpēc nevar gaidīt tiešu blakusietekmi. Jānodrošina finansējums pārejai uz tīru transportu. Eiropas Savienības piešķirtā finansējuma apjoms nav pietiekams, lai finansētu vērienīgos pasākumus vietējā sabiedriskā transporta tīklos, kuri parasti strādā ar zaudējumiem. Tāpēc Komisija tiek aicināta ierosināt papildu finansēšanas iespējas, kas ļautu izmantot ne tikai finanšu instrumentus, jo negatīvo peļņas izredžu dēļ tie parasti nav lietderīgi;

12. vērs uzmanību uz “Ekoloģiski tīru autobusu ieviešanas platformu”, ko Eiropas Komisija prezentēja RK plenārsesijā 2017. gada jūlijā un ko plaši atbalstīja vietējās un reģionālās pašvaldības. Šajā saistībā reģioni, pilsētas, transporta iestādes un ražotāji ar savu parakstu apņēmas ievērot kopīgus principus ekoloģiski tīru autobusu, kam izmanto alternatīvu degvielu, publiskā iepirkuma jomā, lai tādējādi paātrinātu šādu autobusu ieviešanu;

13. uzskata, ka ES pārvaldības pasākumi, ar ko mazina transporta ietekmi uz klimatu, būtu jāorientē uz klimatu doto labumu un ilgtspēju aprites cikla ziņā, un kopumā tiem vajadzētu būt tehnoloģiski neitrāliem;

14. uzskata, ka investīcijas mazemisiņu sabiedriskajā transportā un sabiedriskajos autoparkos būtu jāveic tā, lai mudinātu privāto un darījumdarbībai paredzēto automašīnu īpašniekus sekot šādam piemēram. To var panākt, nodrošinot sinerģiju ar uzlādes un udeņraža infrastruktūru. Šim nolūkam varētu būt pieejami ES līdzekļi;

15. uzskata, ka mazemisiņu mobilitātes plāni nedrīkst aprobežoties ar procesa noslēguma posma risinājumiem, turklāt tiem jābūt saskaņotiem ar zaļās elektroenerģijas un atjaunojamo energoresursu degvielas ražošanas un sadales plašāku izvēršanu;

16. norāda, ka stratēģiska loma pašreizējā pārejā uz tīru mobilitāti un tīras enerģijas sistēmām ir akumulatoru izstrādei un ražošanai. Tajā pašā laikā Eiropā nav neviena nozīmīga tirgus dalībnieka akumulatoru elementu ražošanas jomā. Tāpēc RK atzinīgi vērtē Eiropas akumulatoru aliansi, kas palīdz Eiropas nozarēm kļūt neatkarīgākām un palielināt to daļu elektrotransportlīdzekļu ražošanas vērtības veidošanas ķēdē. RK atzinīgi vērtē to, ka Eiropas Komisija papildus jau piešķirtajiem 150 miljoniem EUR piešķirs 200 miljonus EUR tieši akumulatoru pētniecībai un inovācijai saskaņā ar pamatprogrammu "Apvāršnis 2020";

17. norāda, ka elektrotransportlīdzekļu plašāka ieviešana ievērojami palielinās elektroenerģijas pieprasījumu elektroenerģijas tīklos. Būtu jārod līdzsvars starp nepieciešamību pēc mobilitātes un atkārtotas uzlādes, izstrādājot inteligentās atkārtotas uzlādes ciklus laikā, kad tieši nav noslogoti un tiek saražots pietiekami daudz elektroenerģijas. Ir svarīgi savstarpēji integrēt transporta dekarbonizāciju un energoapgādi, viedos tīklus un inovatīvus enerģijas uzkrāšanas risinājumus; Šajā nolūkā ir aktīvi jāiesaista vietējie sadales sistēmu operatori, kas atbild par elektrotīkla attīstību/pārvaldību;

18. norāda, ka uzlādes un uzpildes infrastruktūra jāveido atbilstīgi vietējiem apstākļiem un tās izmantošanā jāparedz sinerģija ar vietējām un reģionālajām pašvaldībām, sabiedriskā transporta un pilsētas kravas pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem. Tā ir jāpielāgo viedo tīklu izstrādei un ēkām ar akumulatoriem. Tai jābūt pieejamai privātām automašīnām un divriteņiem. Uzpildei vajadzētu būt ērtai un savstarpēji izmantojamai pāri robežām. Tāpēc ir nepieciešama Eiropas mēroga rīcība, lai radītu vienotu tirgu;

19. uzskata, ka, ņemot vērā pieteikumu un konkursu vienkāršošanu un standartizēšanu, nav vajadzības nodrošināt finanšu pielāgošanu, turklāt ir vieglāk saņemt finansējumu no Eiropas fondiem un privātiem finansētājiem, piemēram, izmantojot jaunās finansēšanas metodes, proti, dotāciju un aizdevumu apvienošanu;

Mazemisiņu mobilitātes realizācija. Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus (COM(2017) 675)

20. atzinīgi vērtē to, ka Komisija palielina finansiālo atbalstu, lai piesaistītu publiskā un privātā sektora investīcijas alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidei, šim mērķim atvēlot līdz pat 800 miljoniem EUR. RK pauž nožēlu, ka dažas vietējās un reģionālās pašvaldības un citas svarīgas iesaistītās puses bieži vien nevar pietiekamā apmērā piekļūt finansējumam un finanšu resursiem. Būtu jāveicina finansējuma apvienošana, t. i., piekļuve aizdevumiem, piemēram, izmantojot Eiropas Stratēģisko investīciju fondu. Piekļuvei finansējumam ir jābūt standartizētai un iespējamai, emitējot obligācijas;

21. norāda, ka jomās, kuras ir īpaši neaizsargātas pret piesārņojumu, ir jābūt iespējai iekasēt nodokļus par piesārņojošu transportu. Šādi gūtos ieņēmumus var izmantot, lai pieņemtu ilgtspējas pasākumus. Pilsētās nodevu maksu vai autostāvvietu maksu var izmantot, lai segtu ilgtspējīgas mobilitātes izmaksas, piemēram, investējot līdzekļus sabiedriskajā transportā vai transportmijas sistēmās (*park-and-ride*);

22. atgādina, ka tālākie reģioni cieš no satiksmes sastrēgumiem pilsētās un piekrastes joslās, kā arī grūtībām piekļūt lauku apvidiem. Tomēr šajos reģionos tiek izvērsti projekti, lai transportu padarītu ilgtspējīgāku un "tīrāku", un tie var kalpot kā paraugprakses piemēri citiem ES reģioniem un tās kaimiņvalstīm;

Virzība uz alternatīvo degvielu visplašāko izmantošanu. Rīcības plāns par alternatīvo degvielu infrastruktūru. Nenormatīvs dokuments (COM(2017) 652)

23. atzinīgi vērtē rīcības plānu par alternatīvo degvielu infrastruktūru, kas ir ievērojams solis virzībā uz autotransporta sistēmas dekarbonizāciju; tomēr pauž nožēlu, ka lielākā daļa Komisijai iesniegto valsts politikas regulējumu nebija pietiekami vērienīgi, lai sasniegtu atbilstošu mērķi pārejai uz tīru un alternatīvu degvielu izmantošanu;

24. norāda, ka daudzas Eiropas pilsētas un reģioni atrodas pārejas uz mazemisiņu un bezemisiņu mobilitāti avangardā. Tieši pilsētās alternatīvajām degvielām būs vislielākā ietekme uz gaisa piesārņojuma un trokšņa radītā piesārņojuma samazināšanu. Diemžēl pēdējais minētais faktors rīcības plānā vispār nav minēts. Būtisku daļu publiskā iepirkuma veic pašvaldību un vietējās iestādes. Tāpēc ir skaidrs, ka transportlīdzekļu, kam izmanto alternatīvo degvielu, ieviešana lielā mērā ir atkarīga no vietējām un reģionālajām pašvaldībām, galvenokārt pilsētās un pilsētu reģionos. Pilsētām un reģioniem, kuri saskaras ar satiksmes sastrēgumu, gaisa kvalitātes un trokšņa radītām problēmām, par prioritāti vajadzētu izvērtēt pāreju uz mobilitāti bez smalko daļiņu un slāpekļa oksīdu emisijām, gluži tāpat to vajadzētu darīt dabas vai kultūras mantojuma teritorijām. Ja minētās teritorijas ir pārrobežu teritorijas un koridori, plānošana būtu jāveicina šajā līmenī;

25. norāda, ka būtiski svarīgs aspekts būs iespējami labākā integrācija individuālos ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānos. Šajā ziņā lielākā problēma, ar ko saskaras pilsētas, ir ierobežotā platība, tāpēc alternatīvo degvielu infrastruktūra ir jāsaskaņo ar citu transporta veidu esošo infrastruktūru. Pilsētu mobilitātes plānošanā ir svarīgi cieši sadarboties ar dažādām valsts un privātām ieinteresētajām personām, lai nodrošinātu alternatīvo degvielu raitu ieviešanu pilsētās;

26. uzsver, ka pilsētu pieņemtajiem lēmumiem, kuri ideālā gadījumā tiks pieņemti sadarbībā ar ekonomikā un citās jomās ieinteresētajām personām, nebūs nekādas pozitīvas ietekmes, ja šajā procesā atbilstoši neiesaistīs patērētājus. Ja alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešana nenotiks atbilstoši patērētāju gaidām un vēlmēm, pastāv risks, ka to izmantos maz. Tāpēc arī vietējo un reģionālo pašvaldību ziņā ir ietekmēt lietotāju rīcību, lai mudinātu pēc iespējas plašāk izmantot alternatīvās degvielas. Ļoti svarīgi, lai pakalpojumi, kuru sniegšanai izmanto alternatīvās degvielas, piemēram, sabiedriskais transports un citi pakalpojumi, arī turpmāk būtu pieejami un uzticami;

27. norāda, ka alternatīvo degvielu izmantošanu ietekmē reģionālās atšķirības. Pašreizējā elektromobilitātes sistēma varētu nebūt vēlams variants nomaļos reģionos, bet pilsētu reģionos gan. Tā kā Eiropas reģionos, kam ir ievērojami līdzekļi un steidzamāk risināmas gaisa kvalitātes un trokšņa radītās problēmas, šie risinājumi ir jāievieš ātrāk, tad – ņemot vērā to mērogu, kritisko masu un zemākas cenas – nomaļāki reģioni varēs pēc 2025. gada izmantot priekšrocības, ko sniegs pārbaudīti tehniskie risinājumi un zemākas izmaksas;

28. norāda, ka pilsētās, kur elektromobilitāte varētu būt izvēlētais variants, šis risinājums ir jāsaskaņo ar elektroenerģijas sadali un vajadzību pēc elektroenerģijas noteiktās intensīva patēriņa stundās. Šajā saistībā ir svarīgi paredzēt rezervi un uzglabāt elektroenerģiju lielā apjomā, piemēram, ietilpīgos akumulatoros un kā ūdeņradi (kurināmā elementos);

29. tajā pašā saistībā atgādina, ka elektromobilitāte parasti nav piemērots veids, kā lauku apvidos nodrošināt visu teritoriju aptverošu vietējo sabiedrisko transportu. Autobusu ilgo uzlādes periodu un ierobežotā brauciena attāluma dēļ jāsaglabā iespēja izmantot mazemisiņu dzinējus (tai skaitā uzlādējamus hibrīdautomobiļus), līdz tiks izstrādātas atbilstīgas tehnoloģijas. Vienlaikus būtu nekavējoties jāizstrādā lauku apvidiem paredzēti risinājumi, kurus varētu atbalstīt ar izmēģinājuma projektiem;

30. atsaucoties uz atzinumu “Trūkstošie transporta savienojumi pierobežas reģionos” (2017/C 207/05), norāda, ka pārrobežu sadarbības sinerģija var lielā mērā ietekmēt infrastruktūras attīstības izmaksas. Pārrobežu reģionos ir jānodrošina, ka abu dalībvalstu izvēlēta tehnoloģija ir savstarpēji izmantojama un izstrādāta tā, lai apmierinātu pārrobežu, nevis tikai iekšzemes vajadzības;

31. uzsver, ka ir svarīgi pilsētām dot iespēju vadīt transportlīdzekļu ar nelielām cieta daļiņu un slāpekļa oksīdu emisijām izmantošanu, arī izvirzot pilsētu piekļuves noteikumus transportlīdzekļiem. Vides aizsardzības zonas jānosaka, pamatojoties uz vietējo analīzi un vietējā līmeņa lēmumiem. ES uzdevums ir izstrādāt kopīgu sistēmu, lai radītu priekšnoteikumus vides aizsardzības zonu noteikšanai, un vērst uzmanību uz to kā līdzekli gaisa kvalitātes uzlabošanai. Tomēr vietējām un reģionālajām pašvaldībām ir jābūt iespējai pašām lemt, vai un kādā mērā šīs zonas ieviest;

32. uzsver, ka finansējumu nevar nodrošināt vietējās un reģionālās pašvaldības vien, un norāda, ka Eiropas Komisija ierosina virkni dažādu finanšu instrumentu, tomēr ir diezgan konservatīva jautājumā par izmaksām alternatīvas infrastruktūras ieviešanai un, iespējams, pārāk optimistiska par finansējuma pieejamību no privātiem fondiem pirmajā posmā;

33. uzskata, ka būtu jāstimulē koncesijas, kas paredzētas bezemisiņu līmeņa sasniegšanai, un to varētu darīt, nosakot garāku termiņu vai piešķirot pagarinājumu, ja ir sasniegti vidējā termiņa un galīgie mērķi. Turklāt ir svarīgi paplašināt iespējas īstenot labas pārņemšanas shēmas. Tādā veidā puses var ātrāk atgūt veiktās investīcijas;

34. uzskata, ka ir jāparedz Eiropas finansējums sabiedriskā transporta koncesijām, lai paātrinātu vēl intensīvākus meklējumus bezemisiņu līmeņa nodrošināšanai. Eiropas finansējums ir jāizmanto, lai stimulētu inovācijas un segtu investīcijas, tādējādi nodrošinot, ka koncesijas sākumā lielāka autoparka daļa nerada emisijas;

35. norāda, ka nākotnē, projektējot un būvējot jaunas ēkas, tiks nodrošināti uzlādes punkti un ievilkti nepieciešamie kabeļi;

36. aicina izvirzīt vērienīgākas ieceres attiecībā uz publiski pieejamu uzlādes staciju īpatnību. (Rīcības plānā katrai dalībvalstij būtu jāgarantē, ka līdz 2020. gadam tiks ierīkots minimālais elektrotransportlīdzekļiem nepieciešamo uzlādes punktu skaits un vismaz 10 % no tiem jābūt publiski pieejamiem); Publiski pieejamu uzlādes staciju attīstībai jānotiek atbilstīgi vietējiem un reģionālajiem apstākļiem un pieprasījumam. Tiek lēsts, ka 2025. gadā Eiropā vajadzēs divus miljonus elektrotransportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu uzlādes punktu, no kuriem 70 % – pilsētu teritorijās. Par prioritāti būtu jānosaka TEN-T pamattīkla koridoru aprīkošana ar alternatīvu degvielu infrastruktūru līdz 2025. gadam. Ja TEN-T pamattīklā un visaptverošajā tīklā vismaz pilsētu mezgli būs aprīkoti ar pietiekami daudziem publiski pieejamiem (ātras) uzlādes un uzpildes punktiem, paredzams ieguldītāju un patērētāju uzticēšanās pieaugums. Jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi starptautiskā līmenī ar atklātiem protokoliem un savstarpēju izmantojamību, lai e-transportlīdzekļu vadītāji varētu starptautiskā mērogā bez šķēršļiem izmantot uzlādes infrastruktūru. Kravu pārvadājumiem un kuģniecībā ir nepieciešams arī pietiekams daudzums sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) uzpildes punktu. Komiteja aicina izvirzīt vērienīgu mērķi – atbilstīgi vietējā un reģionālā līmeņa vajadzībām ierīkot Eiropā 2 000 LNG uzpildes punktu;

37. norāda, ka ir jāpiesaista pašvaldības, lai nodrošinātu, ka, izvēloties vietu publiski pieejamām uzlādes stacijām, tiek ņemti vērā attiecīgie plāni un pilsētu attīstības apsvērumi, tādējādi nodrošinot, ka uzlādētāji ir novietoti pareizās vietās un ka nekur uzlādētāju skaits nav pārmērīgs, tostarp vietās, kas nenes peļņu;

38. aicina izvirzīt vērienīgākas ieceres attiecībā uz ūdeņraža uzpildes punktiem. Viens uzpildes punkts ik pēc 300 km ir nepietiekams blīvi apdzīvotās teritorijās. To skaits būtu jānosaka atkarībā no iedzīvotāju skaita, paredzot vienu uzpildes punktu uz katriem 300 000 iedzīvotāju;

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (COM(2017) 653)

39. atzinīgi vērtē tādu noteikumu pielāgošanu, kas rosina vietējās un reģionālās pašvaldības iegādāties “tīros” transportlīdzekļus. Komiteja atzinīgi vērtē arī “novērtēšanas” aprēķina svīturošanu un citu iepirkuma veidu iekļaušanu. Komiteja vērs uzmanību uz “tīro” transportlīdzekļu ļoti šauru definīciju un atkārtoti norāda, ka tā būtu vēl jāpārskata, lai vietējām un reģionālajām pašvaldībām, veicot iepirkumu dažādos reģionos un dažādām transporta vajadzībām, būtu rīcības brīvība un patiesi rentablas un videi nekaitīgas alternatīvas;

40. uzsver – pat ja publiski iepirkto transportlīdzekļu īpatsvars ir zems salīdzinājumā ar kopējo transportlīdzekļu skaitu pilsētā, vietējo un reģionālo pašvaldību rādītais pozitīvais piemērs varētu izmainīt tirgus pieprasījumu un pozitīvi ietekmēt automašīnu ražotājus, kas savukārt varētu stimulēt privāto pieprasījumu. Šī direktīva būtu piemērojama tikai tad, ja ir paredzams, ka konkursa iznākums būs pietiekami labvēlīgs;

41. pauž nožēlu par lielo finansiālo slogu, kas sabiedriskā transporta operatoriem un līdz ar to vietējām un reģionālajām pašvaldībām radīsies ļoti augstās kvotas dēļ, kas noteikta ar alternatīvām degvielām darbināmu autobusu iepirkumam. Daudzām pilsētām un reģioniem jau ir plaši elektrificēti transportlīdzekļi – tramvaju, metro un trolejbusu – parks, kas nav ņemts vērā. Tādēļ, veicot “tīru” transportlīdzekļu iepirkumu, būtu jāņem vērā viss autoparks, nevis jākoncentrējas tikai uz autobusiem;

42. aicina izstrādāt “tīru” transportlīdzekļu definīciju, pamatojoties uz objektīvi izmērāmām emisijām un objektīvi izmērāmu enerģijas patēriņu reālos braukšanas apstākļos. Tas ir vienīgais veids, kā panākt ilgtermiņa plānošanas noteiktību publiskajām līgumslēdzējām iestādēm. Virzībā uz bezemisiju transportlīdzekļiem ir vajadzīgi pārejas posma pasākumi. Nulles emisijas vēl nav iespējams sasniegt visos transporta veidos, piemēram, kravu pārvadājumos un kuģniecībā. Biogāze un biodegvielas ir nepieciešamas kā pārejas degvielas. Pašreizējās sistēmas var saglabāt tik ilgi, kamēr izmantotās izejvielas ir vietējas izcelsmes un netiek importētas. Biogāzi vajadzētu izmantot sistēmās ar augstu siltuma pieprasījumu;

43. atzinīgi vērtē to, ka ir paredzēts konkretizēt “tīru” vieglo transportlīdzekļu definīciju. Svarīgi ievērot kopīgus standartus un skaidras definīcijas, lai valstu valdības var pienācīgi novērtēt, salīdzināt un pārbaudīt pušu piedāvājumus. Komiteja tomēr uzskata, ka definīcijā būtu jāietver tehnoloģiskās neitralitātes princips un ka klimata ietekme ir jānovērtē arī no aprites cikla perspektīvas. Turklāt tādas pārejas posma degvielas kā biogāze vai citas biodegvielas ir nepieciešamas, it īpaši kravu pārvadājumos un kuģniecībā, un tās ir jāņem vērā;

44. atzinīgi vērtē priekšlikuma vispārējo tehnoloģiski neitrālo pieeju attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tomēr tajā pašā laikā uzsver, ka "tīro tehnoloģiju" saraksts pats par sevi ierobežo tehnoloģisko neitralitāti un izslēdz tādas tehnoloģijas kā, piemēram, sintētiskā biodegviela vai biogāze. Biogāze ir svarīga pārejas degviela smagdarba transportlīdzekļiem. Dažos reģionos, īpaši Ziemeļvalstīs, investīcijas tehnoloģijās, kas ir klimatu saudzējošas, bet ne vienmēr ar izpūteja nulles emisiju, var apdraudēt tas, ka šīs tehnoloģijas nav iekļautas atļauto tehnoloģiju sarakstā. Turklāt tas var radīt bažas par subsidiaritāti. Plašas iespējas tīrai mobilitātei sniedz arī citas dzinēju tehnoloģijas, tostarp šķidrās un gāzveida degvielas, kuru sastāvā nav fosilā kurināmā, piemēram, HVO100 un biometāns;

45. konstatē, ka šobrīd pastāv dažādi viedokļi par noteikumu piemērošanas norisi laikā. Šajā saistībā Komiteja aicina noteikt, ka aprēķināšana pirmajā un otrajā laikposmā sākas no 2025. un attiecīgi no 2030. gada, un attiecībā uz visām dalībvalstīm būtu jāizvirza vienādi mērķrādītāji;

46. aicina nodrošināt ilgtermiņa plānošanas noteiktību un pietiekamus pārejas periodus līgumslēdzējām iestādēm. Ņemot vērā, ka saistībā ar jaunām iegādēm ir nepieciešama infrastruktūras pielāgošana, ir jāprecizē, ka publiskā iepirkuma noteikumi attieksies tikai uz jauniem līgumiem;

Priekšlikums regulai, ar ko groza noteikumus attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum (COM(2017) 647)

47. uzsver, ka autobusi joprojām ir videi kaitīgāki nekā dzelzceļš, turklāt galvenajos maršrutos starp pilsētām un reģioniem kursē šis transporta veids. Tālsatiksmes autobusi var papildināt dzelzceļu un var būt pievilcīgs transporta veids salīdzinājumā ar privāto automašīnu;

48. aicina nodrošināt ilgtermiņa plānošanas noteiktību un pietiekamus pārejas periodus līgumslēdzējām iestādēm un sabiedriskā transporta operatoriem;

49. uzskata, ka, atverot tirgu starptautiskiem autobusu pārvadājumiem, ir svarīgi nodrošināt iekšējā tirgus noteikumu ievērošanu un vispārējās tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu saglabāšanu, lai garantētu universālu piekļuvi un brīvu apriti;

50. norāda, ka priekšlikums paredz regulatīvajai iestādei iespēju noraidīt pieteikumu, ja objektīva ekonomiskā analīze liecina, ka ir apdraudēts publisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars. RK tomēr uzskata, ka visiem autobusu satiksmes pakalpojumiem – gan publiskajiem, gan privātajiem – ir jāpiemēro vienādas prasības attiecībā uz zemu emisiju līmeni.

Regulāru komercpakalpojumu darbība nedrīkst iedragāt vispārējās ekonomiskās nozīmes pakalpojuma sniedzēja sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas jāanalizē ne tikai ekonomikas skatījumā, bet arī plašākā tvērumā. Lai novērstu konkurences kropļojumus, mazemisiņu prasības ir jāizpilda arī privātajiem autobusu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem;

Priekšlikums pārskatīt direktīvu par kombinētā kravas transporta veidiem (COM(2017) 648)

51. atzinīgi vērtē šā priekšlikuma ietekmi uz transporta sistēmas maiņu, virzoties uz videi nekaitīgāku sistēmu; norāda, ka atsevišķās teritorijās var palīdzēt tikai transporta veida maiņa no autotransporta uz dzelzceļu un/vai ūdensceļiem un/vai elektrisko kravas automobiļu izmantošana. Šajā ziņā būtisks priekšnoteikums ir intermodāli termināļi. Vietējās un reģionālās pašvaldības var izveidot uzlādes punktus un uzpildes punktus, ko var izmantot gan sabiedriskais, gan kravas transports. Ir svarīgi arī turpmāk sekmēt finansiāla atbalsta pasākumus kombinēto pārvadājumu attīstībai – gan atbalstu ieguldījumiem jaunos termināļos, veicot izmaksu un ieguvumu analīzi, kurā atspoguļotas transporta ārējās izmaksas, gan ieguldījumiem ekspluatācijā, vismaz pirmajos gados, tostarp nepieciešamo materiālo resursu amortizācijā.

Briselē, 2018. gada 5. jūlijā

*Eiropas Reģionu komitejas
priekšsēdētājs*

Karl-Heinz LAMBERTZ