

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra**

(COM(2008) 436 galutinis – 2008/0147 (COD))

(2010/C 255/17)

Pranešėjas **Gérard DANTIN**

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 71 straipsnio 1 dalimi, 2008 m. rugpjūčio 28 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

*Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra*

COM(2008) 436 galutinis – 2008/0147 (COD).

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2009 m. lapkričio 12 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Gérard Dantin.

458-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2009 m. gruodžio 16–17 d. (gruodžio 17 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 218 narių balsavus už, 16 – prieš ir 9 susilaikius.

## 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Transporto sektorius atlieka labai svarbų vaidmenį užtikrinant judumą ir socialinį bei ekonominį ES vystymąsi. Norint išspręsti ekonomikos augimo ir tvarumo problemas, būtina tobulinti transporto sektoriaus infrastruktūrą.

1.2 Europoje labai nerimaujama dėl klimato kaitos padarinių, aplinkos išsaugojimo ir įvairių su sveikata ir socialine gerove susijusių klausimų, kurie neatsiejami nuo racionalaus transporto naudojimo.

1.2.1 Komitetas primena, kad šiuo metu galiojantys Bendrijos teisės aktai draudžia internalizuoti išorės sąnaudas į tranzitinių maršrutų kelių rinkliavą to norinčioms valstybėms narėms. Tačiau EESRK pabrėžia, kad viena ES kaimyninė valstybė, susidūrusi su panašiais sunkumais, įgyvendino išorės sąnaudų internalizavimo ir transporto rūšių keitimo politiką, kuri davė tam tikrų teigiamų ekonominių ir aplinkos apsaugos rezultatų.

1.3 Komisija jau kurį laiką kuria mechanizmus, kurie padėtų apskaičiuoti ir internalizuoti transporto išorės sąnaudas. Tai sutampa su strategija, kurios tikslas „nustatyti tokias transporto kainas, kurios geriau atspindėtų tikruosius transporto priemonių, traukinių, lėktuvų ar laivų naudojimo kaštus, susijusius su tarša, grūstimis ir klimato kaita“ (COM(2008) 436 galutinis/2, aiškinamojo memorandumo 1.1 punktą).

1.4 Nors vykstant rinkų globalizacijai kelių krovinių transporto konkurencingumas yra vienas svarbiausių veiksnių, Komitetas mano, kad jo palaikomo principo „teršėjas moka“ taikymas ir viešojo intereso gynimas turi paskatinti priimti priemones, kuriomis visų pirma būtų siekiama mažinti aplinkos taršą, triukšmą, kraštovaizdžio niokojimą, socialines sąnaudas, atsirandančias dėl sveikatai daromos žalos, ir netiesiogines su nelaimingais įvykiais ir

eismo spūstimis susijusias sąnaudas, savo ruožtu skatinančias didesnes ekonomines sąnaudas, kurių našta tenka visai bendruomenei, taigi ir Europos piliečiams. Todėl EESRK palankiai vertina direktyvos projektą, bet, nuoseklumo sumetimais, tik su sąlyga, kad Europos Komisija atsižvelgs į EESRK 2009 m. liepos mėn. nuomonėje „Išorės sąnaudų internalizavimo įgyvendinimo strategija“<sup>(1)</sup> pateiktus komentarus.

EESRK dar kartą reiškia pritarimą Komisijos pastangoms skatinti įvairiarūšį transportą, įskaitant daugiaryšį transportą.

1.5 Turint omenyje, kad teritorinė, ekonominė ir socialinė sanglauda yra vienas Komisijos tikslų, išorės sąnaudų internalizavimas apmokestinant sunkiasvoro krovinių transporto priemones už infrastruktūros naudojimą suteiks galimybę ES centrinėms ir periferinėms valstybėms narėms sumažinti dalį taršos ir su 1.4 punkte minėtomis priežastimis susijusias sąnaudas. Galimas kelių transporto konkurencingumo sumažėjimas turėtų būti vertinamas kompleksiskai, t y. atsižvelgiant į viešojo intereso gynimą ir ekonominę naudą, kurią duotų sumažėjęs užterštumo lygis ir sumažėjusio eismo spūstys.

Be to, sudarius sąlygas internalizavimui, būtų paprasčiau laikytis Lisabonos strategijoje transporto srityje nustatytų trijų pagrindinių krypčių – ekonominės, socialinės ir ekologinės; gauti nauji išteklių turėtų padėti siekti šių tikslų.

(1) OL C 317, 2009 12 23, p. 80.

1.5.1 Komitetas norėtų, kad Bendrijos lygiu būtų sukurta išorės sąnaudų apskaičiavimo sistema. Ji turėtų būti taikoma visoms valstybėms narėms. Sistemoje turi būti numatyta keletas bendrų sąlygų, pagal kurias reikėtų nustatyti (apibrėžiant žemiausią ir aukščiausią ribas) mokesčius už išorės sąnaudų internalizavimą. Mokesčiai, kuriuos reikės mokėti, turės būti siejami su transporto priemonių naudojimu, o ne su jų nuosavybe <sup>(2)</sup>.

1.6 Iš dalies pakeitus šiuo metu galiojančią direktyvą, bus galima numatyti priemones intensyvesniems moksliniams tyrimams (pažangių transporto sistemų, variklių, degalų, vežimo pajėgumų, kelių dangos ir kt. srityse), kurie padėtų užtikrinti švaresnius kelius <sup>(3)</sup>.

1.7 Be to, svarbu pabrėžti, kad ES nusprendus įgyvendinti išorės sąnaudų mokesčių politiką, ji turės būti taikoma visoms transporto rūšims.

1.8 Nors Direktyva 2006/38/EB pardėta įgyvendinti neseniai, EESRK pritaria Tarybai ir Europos Parlamentui ir mano, kad siekiant didesnio direktyvos veiksmingumo ją reikia iš dalies keisti. Todėl Europos Parlamento iniciatyva parengtą svarstomos direktyvos projektą EESRK vertina kaip savalaikį žingsnį.

1.9 Be to, tam tikrų kelių transporto sektoriaus logistikos veiksmų plano priemonių (įskaitant pažangiųjų ryšių sistemų, tiesiogiai susijusių su *Galileo* projekto transporto srities taikomųjų programų aktyvavimu, naudojimą) įgyvendinimas neabejotinai padės sumažinti transporto išorės sąnaudas.

1.10 Komitetas mano, kad šiuo metu vežėjus slegia eismo spūsčių, dėl kurių nukenčia transporto našumas, sąnaudos, todėl visos spūsčių mažinimo priemonės (tai taip pat yra vienas šios direktyvos tikslų) ilgainiui padės padidinti kelių transporto ir kitų transporto rūšių našumą.

1.11 Iš apmokestinimo gautos lėšos turėtų būti naudojamos transporto sektoriaus kokybei gerinti, t. y. siekti ekologinės, socialinės ir ekonominės pažangos.

1.12 EESRK mano, kad norint įvesti mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra būtina naudoti elektronines rinkliavų sistemas, kadangi reikia užtikrinti įvairių ES naudojamų sistemų sąveikumą.

1.13 Komiteto nuomone, direktyva turėtų skatinti valstybes nares taikant bendru sutarimu nustatytus kriterijus atsižvelgti į šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, kurį išmeta infrastruktūros naudojimo mokesčiu apmokestinti automobiliai, ir į pastangas jį sumažinti.

<sup>(2)</sup> Žr. nuomonę 1 išnašoje.

<sup>(3)</sup> Žr. EESRK nuomonę dėl pažangiųjų transporto sistemų diegimo, pranešėjas Josef Zbořil.

1.14 Remiantis Komisijos atliktu poveikio vertinimu, svarbu atsižvelgti į išorės sąnaudų internalizavimo poveikį visai ekonomikai tiek pajamų, tiek tiesioginių ir netiesioginių sąnaudų požiūriu ir į poveikį krovinių transportavimo Europos Sąjungoje bei importo ir eksporto sąnaudoms.

## 2. Išanga

2.1 Europos Sąjungoje gyvena 497 mln. gyventojų, jos plotas – 4 324 782 km<sup>2</sup>, o automobilių parką sudaro 294 mln. automobilių <sup>(4)</sup>, todėl norint patenkinti ES judumo poreikius, būtinas tausus transportas. ES yra stipriausią pasaulyje ekonomiką turintis regionas, kuriam tenka 18 proc. viso pasaulio importo ir eksporto. Prekybiniai ryšiai yra bet kurios modernios visuomenės ekonominio ir socialinio vystymosi pagrindas, todėl reikia rasti būdą, kaip suderinti vystymąsi ir tvarumą.

2.2 Išorės sąnaudų internalizavimo mechanizmas sukurtas tam, kad transporto priemonių spūsčių, triukšmo, oro taršos ir klimato kaitos išorės sąnaudos būtų padengtos, o transporto priemonių naudotojų mokama kaina atspindėtų socialines sąnaudas. Tai vienas iš principo „teršėjas moka“ taikymo būdų, kurį propaguoja Europos Parlamentas.

2.3 Išorės sąnaudų internalizavimą Komisija jau nagrinėjo ir numatė 1995 m. žaliojoje knygoje ir 1998 m. baltojoje knygoje. 2001 m. baltojoje knygoje ir jos 2006 m. laikotarpio vidurio peržiūroje Komisija patvirtino, kad ketina sukurti veiksmingą infrastruktūros mokesčių sistemą.

2.4 1993 m. priimta pirmoji direktyva dėl „Eurovinjete“ vadinamo mokesčio už kelių transporto infrastruktūros naudojimą.

2.5 Ši direktyva vėliau iš dalies pakeista Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra.

2.5.1 Pagal Direktyvos 2001/14 10 straipsnį, kitoms transporto rūšims taikomas priemones privaloma taikyti ir geležinkelio transportui.

2.6 Kad galėtų įgyvendinti Direktyvą 2006/38/EB dėl apmokestinimo už naudojimąsi infrastruktūra, valstybės narės turėjo iki 2008 m. birželio 10 d. priimti reikiamas teisinės, reguliavimo ir administracinės nuostatas.

<sup>(4)</sup> Remiantis Komisijos Energetikos ir transporto generalinio direktorato 2006 m. duomenimis, 27 valstybių narių Europos Sąjungos automobilių parką sudaro 30 837 000 motociklų, 229 954 000 lengvųjų automobilių, 797 900 autobusų ir 32 249 000 krovinių transporto priemonių.

2.7 2006 m. Europos Parlamentas ir Taryba paragino Komisiją iki 2008 m. birželio mėn. pateikti <sup>(5)</sup> „universalų, skaidrų ir suprantamą išorės sąnaudų vertinimo modelį, kuris taps infrastruktūros išlaidų skaičiavimo pagrindu“. Be to, „prie šio modelio pridėjama išorinių kaštų internalizavimo poveikio analizė visoms transporto rūšims ir laipsniško šio modelio pritaikymo visoms transporto rūšims strategija“.

2.8 2008 m. liepos mėn. Komisija Tarybai ir Parlamentui pateikė ekologiško transporto teisės aktų paketą. Jame pateikiama ne tik šioje nuomonėje aptariama direktyva, bet ir komunikatas, kuriame pristatomas modelis ir strategija, kaip tinkamai nustatyti transporto kainas, kad jos labiau atspindėtų realias su automobilių, traukinių, orlaivių ar laivų naudojimu susijusias taršos, spūsčių ir klimato kaitos sąnaudas, ir kitas komunikatas, kurio tikslas – sumažinti krovinių geležinkelio transporto keliamą triukšmą. Taigi Europos Parlamento ir Tarybos pirmiau minėtas strateginis komunikatas yra abiejų papildomų pasiūlymų pagrindas.

2.9 Šia direktyva suderinamos kelių rinkliavos, tačiau ji **ne įpareigoja, o suteikia galimybę to norintiems** valstybėms narėms internalizuoti **tam tikrą dalį** išorės (grūsčių, triukšmo, taršos) sąnaudų.

Direktyva leis valstybėms narėms taikyti skirtingo dydžio rinkliavas atsižvelgiant į spūstis ir tokiu būdu geriau valdyti eismo srautus taikant mažesnes rinkliavas vežėjams juos skatinant važiuoti ne spūsčių metu. Skirtingų rinkliavų sistema turėtų būti ekonomiškai naudinga ir vežėjams, ir krovinių siuntėjams.

2.10 Reikėtų pabrėžti, kad pasiūlymas priimti direktyvą nekliudo valstybėms narėms nustatyti kelių mokesčių miestų teritorijose.

### 3. Bendrosios pastabos

3.1 Komitetas laikosi ankstesnėse nuomonėse pateiktos pozicijos ir pritaria „teršėjas moka“ principui ir jo taikymui. To siekiama ir šiame dokumente svarstoma direktyva. Kalbant apie

<sup>(5)</sup> Direktyvos 2006/38/EB 11 straipsnyje teigiama, kad ne vėliau kaip 2011 m. birželio 10 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šios direktyvos įgyvendinimą ir poveikį, atsižvelgdama į technologijų pokyčius, eismo intensyvumo tendencijas, įskaitant transporto priemonių, kurių masė yra didesnė kaip 3,5, bet mažesnė kaip 12 tonų, naudojimą, bei įvertindama jos poveikį vidaus rinkai, įskaitant Bendrijos salas, regionus, neturinčius prieigos prie jūros, ir periferinius regionus, investicijų lygį šiame sektoriuje bei jų paramą tvarios transporto politikos tikslams.

Valstybės narės pateikia ataskaitai būtiną informaciją Komisijai ne vėliau kaip 2010 m. gruodžio 10 d.

Ne vėliau kaip 2008 m. birželio 10 d. Komisija, apsvačiusi visas galimybes, įskaitant su aplinkos apsauga, triukšmu, eismo grūtimis ir sveikatos apsauga susijusius kaštus, pateikia visuotinai pritaikomą, skaidrų ir aiškų visų išorinių kaštų įvertinimo modelį, kuriuo remiantis ateityje būtų apskaičiuojami infrastruktūros mokesčiai. Prie šio modelio pridėjama išorinių kaštų internalizavimo poveikio analizė visoms transporto rūšims ir laipsniško šio modelio pritaikymo visoms transporto rūšims strategija. Prie ataskaitos ir modelio pririnkus pridėjami pasiūlymai Europos Parlamentui ir Tarybai dėl tolesnės šios direktyvos peržiūros.

transporto priemonių apmokestinimą, EESRK pagrindinį dėmesį skiria minėto principo taikymui ir su tuo susijusios bendros naujos ES piliečiams siekiui. Komitetas mano, kad „teršėjas moka“ principo taikymas savaime įpareigoja kovoti su direktyvoje svarstomu kelių transporto išorės sąnaudų poveikiu visuomenei ir aplinkosaugai bei ieškoti naujų galimybių spręsti šiuos klausimus.

Taigi Komitetas pripažįsta, kad Komisija rengdama pasiūlymus įdėjo daug pastangų, ir džiaugiasi galimybe pareikšti nuomonę apie bet kokią iniciatyvą, kuria siekiama didinti transporto tautumą, savo ruožtu pagerinsiantį socialinę, ekologinę ir ekonominę ES padėtį. Todėl EESRK palankiai vertina direktyvos projektą, tačiau (dėl nuoseklumo) su sąlyga, kad Europos Komisija atsižvelgs į EESRK pastabas, pateiktas 2009 m. liepos mėn. nuomonėje dėl Išorės sąnaudų internalizavimo įgyvendinimo strategijos <sup>(6)</sup>. Kaip pagrįstai teigiama pasiūlymo tekste, ši mokesčių sistema paskatins vežėjus naudoti ekologiškesnes transporto priemones, rinktis eismo maršrutus, kuriuose mažiau spūsčių, optimizuoti savo transporto priemonių pakrovimą ir galiausiai pasirinkti racionalius eismo spūstis mažinančius infrastruktūros, kuri finansuojama iš bendruomenės narių surinktų mokesčių lėšomis, naudojimo būdus.

3.2 Komitetas supranta, koks gali būti direktyvos įgyvendinimo rezultatas, tačiau reiškia susirūpinimą dėl galimo pasiūlymo iš dalies keisti Direktyvą 1999/62/EB poveikio Europos gaminių padėčiai pasaulio rinkose ir norėtų, kad Komisija tam skirtų tinkamą dėmesį.

Bet koku atveju EESRK mano, kad svarbiausia turėtų būti visuotinis ir viešasis interesas, todėl galimus trūkumus dėl sąnaudų internalizavimo kompensuotų pasiekti laimėjimai: sumažėjęs aplinkos užterštumas ir triukšmas, mažiau nukentės kraštovaizdis, mažesnės su sveikatai daroma žala susijusios socialinės sąnaudos ir netiesioginės nelaimingų įvykių sąnaudos, savo ruožtu skatinančios dideles ekonomines sąnaudas, kurių našta tenka visai bendruomenei, taigi ir Europos piliečiams. Visi šie klausimai svarstomi aptariamoje direktyvoje.

3.3 Nors Direktyva 2006/38/EB pradėta neseniai įgyvendinti, EESRK pritaria Tarybai ir Europos Parlamentui ir mano, kad siekiant didesnio direktyvos veiksmingumo ją reikia iš dalies keisti.

Todėl Europos Parlamento iniciatyva parengtą direktyvos projektą EESRK vertina kaip savalaikį žingsnį.

Be to, ši direktyva yra labai svarbus Europos Sąjungos perspektyvas rinkai siekti didesnės ekonominės ir aplinkos apsaugos pažangos, būtinos „energetikos pakete“ nustatytų ES tikslų sėkmingam įgyvendinimui.

<sup>(6)</sup> Nuomonė TEN 357, dar nepaskelbta Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

3.4 Komitetas mano, kad Komisija turėtų užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą, užkirsti kelią valstybių narių transporto įmonių konkurencijos iškraipymui ir siekti teritorinės, ekonominės ir socialinės ES sanglaudos.

Įvedus mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra, reikės perskaičiuoti tarifus periferinėse ir tranzito valstybėse narėse, kuriose prekių importo ir eksporto sąnaudos labai padidės, palyginti su dabartinėmis užterštumo, infrastruktūros nusidėvėjimo, eismo spūsčių, neigiamų padarinių piliečių sveikatai ir aplinkos sąnaudomis. Tačiau EESRK supranta, kad integruotoje rinkoje prekių judėjimas vyksta pagal pasiūlos ir paklausos principą, tačiau aplinkybės lemia šio judėjimo kryptį iš periferinių rajonų į centrinus ir atvirkščiai. Visiems vežėjams taikomas mokestis už infrastruktūros naudojimą užtikrintų lygias ES vežėjų galimybes, tačiau reikia turėti omenyje, kad mokesčių našta visada tenka galutiniam vartotojui.

3.5 Komitetas supranta, kad kroviniui transportui priskirtina tik tam tikra viso kelių transporto daromo neigiamo poveikio dalis.

Dėl šios priežasties mokesčiai turi būti nustatomi laikantis kompleksinio požiūrio.

3.6 Komitetas mano, kad Komisija privalo, kaip reikalaujama direktyvoje, nedelsiant pristatyti išorės sąnaudų įvertinimo modelį, prie kurio būtų pateiktas visų transporto rūšių išorės sąnaudų internalizavimo poveikio vertinimas, taip pat visoms rūšims skirta bendra ir laipsniška įgyvendinimo strategija, vengiant priemonių, kurios iškraipo konkurenciją tarp jų ir trukdo teisingai taikyti įvairiarūšio transporto sistemą.

3.7 Kaip numatyta 2006 m. Europos transporto politikos apžvalgoje, siekiant kuo optimaliau panaudoti Europos logistikos grandines, padidinti visų transporto rūšių ekologiškumą ir efektyvumą ir galiausiai užtikrinti transporto tausumą plėtojant įvairių transporto rūšių derinimą, reikia įvairių Bendrijos ir valstybių narių lygmens politinių priemonių (7).

Todėl Komitetas mano, kad neatsižvelgiant į nagrinėjamos direktyvos turinį, Komisijos darbo programoje daugiau dėmesio turėtų būti skiriama analogiškomis ir papildomoms pozityvioms priemonėms, pavyzdžiui, skatinimui įsigyti ekologiškus automobilius, naudoti alternatyvius degalus, investuoti į mokslinius tyrimus, plėtrą ir inovacijas, bendradarbiauti įvairių transporto rūšių operatoriams, naudotis viešuoju transportu, organizuoti švietimą saugaus kelių eismo ir vairavimo taupant degalus temomis, reguliuoti ir derinti eismo ribojimų taikymą Europos lygmeniu sukuriant laisvo judėjimo koridorius, kurie leistų išvengti spūsčių ir dirbtinių kliūčių, o tai padėtų pagerinti tarptautinio transporto priemonių vairuotojų padėtį, kadangi jiems būtų sudarytos galimybės grįžti namo.

(7) „Įvairių transporto rūšių derinimas“ reiškia veiksmingą transporto rūšių naudojimą po vieną ir vykdant daugiarūšio transporto integravimą į Europos transporto sistemą siekiant optimaliai ir tausiai naudoti išteklius.

3.8 Komitetas mano, kad siekiant rasti tikrai alternatyvius sprendimus, t. y. naudoti ne tik kelių infrastruktūrą, reikėtų taikyti direktyvos nuostatas ir plėtoti įvairių transporto rūšių derinimą.

3.9 Komitetas supranta, kad vežėjams tenka didelė eismo spūsčių (dėl jų nukentčia transporto našumas) sąnaudų našta. Visos spūsčių mažinimo priemonės (tai taip pat yra vienas šios direktyvos tikslų) ilgainiui padės padidinti kelių transporto ir kitų transporto rūšių našumą.

Komitetas pabrėžia, kad eismo spūsčių sąnaudų klausimas labai svarbus, ir valstybės narės **galės** jas įtraukti į Komisijos siūlomą išorinių sąnaudų mokestį. Iš tiesų spūsčių sąnaudos sudaro 1,1 proc. ES BVP (8). Manoma, kad netaikant naujų priemonių, 2020 m. bus perkrauta net 29 proc. Europos kelių tinklo ir bus sunaudojama daugiau kuro (esant didelėms spūstims, papildomai sunaudojama nuo 10 iki 30 proc. kuro) (9) ir išmetama daugiau CO2. Spūsčių sąnaudos sudaro 42 proc. visų kelių transporto išorės sąnaudų. Miestus jungiančiuose keliuose sunkiasvorių krovinių transporto priemonių įtaka spūstims yra 3,5 karto didesnė, nei individualių transporto priemonių (10).

3.10 Iš apmokestinimo gautos lėšos turėtų būti naudojamos gerinti transporto sektoriaus kokybę ekologiniu, socialiniu ir ekonominiu požiūriu.

Numatant, kam bus panaudotos pajamos, gautos apmokestinus išorės sąnaudas, būtina kuo daugiau dėmesio skirti saugių stovėjimo aikštelių, kuriose vairuotojams būtų sukurtos geros poilsio sąlygos, įrengimui, transporto parko gerinimui investuojant į mokslinius tyrimus ir plėtrą, ir galimybių laikytis socialinių teisės aktų sudarymui.

Tuo tikslu į direktyvą būtų galima įtraukti socialinio pobūdžio pastabą nurodant, kokį poveikį turėtų numatomas gautų pajamų panaudojimas gerinant vairuotojų darbo sąlygas.

3.11 EESRK prašo Komisijos numatyti atitinkamas nuostatas, kurios vežėjams leistų mokesčių, įvestų įgyvendinant aptariamą direktyvą, sąnaudas perkelti klientams. Vienas tikslų – padengti kroviniui transporto realias sąnaudas nepabloginant transporto sektoriaus darbuotojų socialinių sąlygų.

(8) Europos Komisijos komunikatas dėl ekologiškesnio transporto.

(9) Europos Komisija, išorės sąnaudų internalizavimo poveikio vertinimas, 55 puslapis.

(10) CE Delft Manuel IMPACT.

3.12 Komitetas sutinka su Komisija, kad labai svarbu naudoti ne tradicinius rinkliavų surinkimo postus, o elektronines rinkliavų surinkimo sistemas, kad nebūtų trikdomas visiems naudotojams svarbus laisvas transporto judėjimas ir būtų išvengta žalingo poveikio aplinkai, kurį daro prie rinkliavų surinkimo užkardų susidaranti eilės. Ypatingą dėmesį šiuo atveju reikėtų skirti darbuotojams, kurie dėl elektroninių sistemų įdiegimo netektų darbo, visų pirma padedant jiems ieškoti kitų įsidarbinimo galimybių atitinkamoje užimtumo zonoje ir, jei reikia, pasiūlant mokymus.

#### 4. Konkrečios pastabos

4.1 Komitetas palankiai vertina tai, kad rinkliavos ir naudotojo mokesčiai nėra diskriminuojantys, tačiau šis principas turi būti taikomas visiems, kad būtų racionaliau naudojamos atitinkamos transporto priemonės ir išvengta beprasmių sąnaudų visai visuomenei.

4.2 Komitetas mano, kad vyriausybės turi daugiau dėmesio skirti savivaldybių vykdomam miestų planavimui, kad tinkamos vietos žmonių gyvenimo sąlygos būtų suderintos su piliečių susisiekimo poreikiais vengiant miestų augimo prie tarp miestinių kelių. Be to, turėtų būti skatinami technškai pažangios, akustinę taršą galinčios sumažinti kelių dangos naudojimo moksliniai tyrimai, kurie būtų naudingi piliečiams.

4.3 Kadangi vengti didelių spūsčių ir taršos keliuose – svarbus socialinis tikslas, Komitetas mano, kad tikslinga iširti, kokio tipo

transporto priemonės lemia kliūtis, kad būtų galima kuo tiksliau žinoti, kokių veiksmų imtis siekiant sumažinti jų daromą poveikį.

4.4 Komitetas palankiai vertina tai, kad išorės sąnaudų mokesčio dydį nustatys institucija, nepriklausoma nuo organizacijos, kuriai pavesta administruoti ir rinkti visą mokesčių ar jo dalį. Tačiau turi būti užtikrintas visiškas objektyvumas.

4.5 Komiteto manymu, būtų teisinga padidinus mokesčius už su kalnuotų regionų infrastruktūra susijusių sąnaudų internalizavimą, dalį jų skirti prioritetiniams europinės svarbos projektams, kurie sudaro sąlygas įvairių transporto rūšių derinimui ir sukuria kombinuoto transporto alternatyvą tai rūšiai, kuri prisideda prie infrastruktūrų finansavimo.

4.6 Komiteto manymu, būtų tikslinga, jeigu valstybės narės galėtų taikyti didžiausio tarifo rinkliavas, kai vairuotojas patikrinimo metu negali pateikti transporto priemonės dokumentų, reikalingų transporto priemonės EURO emisijos klasei nustatyti, bet su sąlyga, kad būtų numatyta galimybė vėliau apginti savo teises gaunant atitinkamą sumokėtą per didelės rinkliavos kompensaciją.

4.7 Komitetas pritarė transporto priemonių diferencijavimo sistemai pagal jų sukeltą taršą arba triukšmą.

4.8 Komitetas teigiamai vertina ketinimą įvesti rinkliavas ir naudotojų mokesčių taip, kad tai kuo mažiau pakenktų laisvam eismo judėjimui. Be to, laikosi nuomonės, kad labai svarbu panaikinti ties kai kuriais pasienio postais, kur renkami ir kelių mokesčiai, esančias nepakankamo pralaidumo vietas.

2009 m. gruodžio 17 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas  
Mario SEPI*

---

## Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

## NUOMONĖS PRIEDAS

Šis pakeitimas, už kurį balsavo mažiausiai ketvirtadalis dalyvavusiųjų, buvo atmetas svarstymo metu:

**3.9 punktas****Iš dalies pakeisti taip:**

*„Komitetas supranta, kad vežėjams tenka didelė eismo spūsčių, kadangi dėl jų nukenčia transporto našumas, sąnaudų našta. Visos spūsčių mažinimo priemonės (tai taip pat yra vienas šios direktyvos tikslų) ilgainiui padės padidinti kelių transporto ir kitų transporto rūšių našumą.*

*Komitetas pabrėžia, kad eismo spūsčių sąnaudų klausimas labai svarbus, ir valstybės narės galės jas įtraukti į Komisijos siūlomą išorinių sąnaudų mokestį. Iš tiesų spūsčių sąnaudos sudaro 1,1 proc. ES BVP (1). Manoma, kad netaikant naujų priemonių, 2020 m. bus perkrauta net 29 proc. Europos kelių tinklo ir bus sunaudojama daugiau kuro (esant didelėms spūstims, papildomai sunaudojama nuo 10 iki 30 proc. kuro) (2) ir išmetama daugiau CO<sub>2</sub>. Spūsčių sąnaudos sudaro 42 proc. visų kelių transporto išorės sąnaudų. Miestus jungiančiuose keliuose sunkiasvorių krovininių transporto priemonių įtaka spūstims yra 3,5 karto didesnė, nei individualių transporto priemonių (3). Teigimas, kad sunkvežimis užima vidutiniškai 3,5 karto daugiau vietos, nei lengvasis automobilis atspindi tai, kad transporto priemonių spūstims daroma įtaka yra atitinkamai susijusi su transporto priemonės užimamu važiuojamosios dalies plotu.“*

**Paiškinimas**

10 išnašoje teigiama, kad sakinyje „Miestus jungiančiuose keliuose sunkiasvorių krovininių transporto priemonių įtaka spūstims yra 3,5 karto didesnė, nei individualių transporto priemonių“ yra cituojamas iš tyrimo „CE Delft Manuel IMPACT“ (žr. išnašą), publikuoto tik anglų kalba (gaila, kad nenurodytas puslapis). Šio pakeitimo autoriai patikrino (žr. 34 psl.) ir nustatė, kad ten sakinyje suformuluotas taip: „This approach reflects the responsibility for congestion in proportion to the road space consumed“ (Toks požiūris atspindi transporto priemonių spūstims daromą įtaką, kuri atitinkamai susijusi su automobilio užimamu važiuojamosios dalies plotu), taigi, prasmė yra kita. Todėl reikėtų minėtą sakinį išbraukti, kadangi nuomonėje pateikiami teiginiai, paimti iš visai kitų tyrimų, susijusių su bendra kelių eismo tema, tuo tarpu CE Delft tyrimas susijęs su sunkiasvorėmis krovininių transporto priemonėmis, jame pateikiamas tik standartinis skaičiavimo vienetas ir krovininių transporto priemonės užimamas kelio plotas. Grūstis sukelia tai, kad infrastruktūra yra nepakankamai pritaikyta kai kuriems lengvųjų automobilių ir sunkiasvorių krovininių transporto priemonių (sunkesnių nei 3,5 tonos) eismo srautams. Be to, neatsižvelgiama į tam tikrus laikotarpius ar neįprastus įvykius, pavyzdžiui, nelaimingus atsitikimus, blogas oro sąlygas. Pirmuoju atveju pagrindinis veiksnys – lengvųjų automobilių ir sunkiasvorių krovininių transporto priemonių srauto intensyvumas ir jų įvairovė (pagal Eurostatą ES 27 duomenis, sunkiasvorės krovininių transporto priemonės nesudaro net 20 proc. visų eisme dalyvaujančių transporto priemonių srauto: lengvųjų automobilių skaičiuojama 230 milijonų, tuo tarpu autobusų ir sunkiasvorių krovininių transporto priemonių kartu paėmus tėra 34 milijonai). Be to, 1996–2006 m. dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių vairuotojų kaltės visoje ES įvyko tik 13 proc. visų užfiksuotų eismo įvykių ir tik dalis jų yra spūsčių kaltininkės.

**Balsavimo rezultatai**

Už: 91

Prieš: 138

Susilaikė: 10

(1) Europos Komisijos komunikatas dėl ekologiškesnio transporto.

(2) Europos Komisija, išorės sąnaudų internalizavimo poveikio vertinimas, 55 puslapis.

(3) CE Delft Manuel IMPACT.