

**Videi nekaitīgāks transports un ārējo izmaksu internalizācija**

**Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta rezolūcija par videi nekaitīgāku transportu un ārējo izmaksu internalizāciju (2008/2240(INI))**

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas 2008. gada 8. jūlija paziņojumu „Zaļāks transports” (COM(2008)0433),
  - ņemot vērā Komisijas 2008. gada 8. jūlija paziņojumu „Ārējo izmaksu internalizācijas ieviešanas stratēģija” (COM(2008)0435),
  - ņemot vērā Komisijas 2008. gada 8. jūlija paziņojumu „Dzelzceļa radītā trokšņa mazināšanas pasākumi attiecībā uz esošo transportlīdzekļu parku” (COM(2008)0432),
  - ņemot vērā 2007. gada 12. jūlija rezolūciju „Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā”<sup>1</sup>,
  - ņemot vērā 2008. gada 11. marta rezolūciju par ilgtspējīgu transporta politiku Eiropā, ņemot vērā Eiropas enerģētikas un vides politiku<sup>2</sup>,
  - ņemot vērā Reglamenta 45. pantu,
  - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A6-0055/2009),
- A. tā kā Eiropas Savienības mērķi ir samazināt siltumnīcefektu izraisīto gāzu emisijas par 20 %, no atjaunojamiem enerģijas avotiem iegūt vismaz 20 % no visas enerģijas, kā arī samazināt enerģijas patēriņu par 20 %, turklāt īstenot visus minētos uzdevumus līdz 2020. gadam;
- B. tā kā, lai veidotu videi draudzīgāku transportu, Komisija iepazīstinājusi ar vairākiem priekšlikumiem attiecībā uz cīņu ar klimata pārmaiņām, paziņojumu par ārējo izmaksu internalizāciju visos transporta veidos, paziņojumu par dzelzceļa radītā trokšņa samazināšanu, kā arī vienu konkrētu tiesību akta priekšlikumu par ceļa nodevas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem;
- C. tā kā jau 2006. gadā ar 11. panta 3. un 4. punktu „Eurovignette” direktīvā<sup>3</sup>, kurā izdarīti grozījumi 2006. gadā, tika noteikts, ka: „Ne vēlāk kā 2008. gada 10. jūnijā Komisija iesniedz plaši pielietojamu, pārskatāmu un saprotamu modeli visiem transporta veidiem visu ārējo izmaksu, tostarp vides, trokšņu, sastrēgumu un ar veselību saistīto izmaksu, novērtējumam, kas būtu izmantojams kā pamats turpmāko infrastruktūru nodevu aprēķiniem. Šim modelim seko ietekmes analīze, kas raksturotu visu transporta veidu ārējo

---

<sup>1</sup> OV C 175 E, 10.7.2008., 556. lpp.

<sup>2</sup> Pieņemtie teksti, P6\_TA(2008)0087.

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem. (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.).

izmaksu internalizāciju, un stratēģija pakāpeniskai un pārdomātai šā modeļa attiecināšanai uz visiem transporta veidiem. Vajadzības gadījumā līdz ar ziņojumu un modeli iesniedz priekšlikumus Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas turpmāku pārskatīšanu.”;

- D. tā kā izmaksu internalizācijai ir jāklūst par plašākas politikas sastāvdaļu, lai sekmētu vairākveidu pārvadājumu kombinēšanu un ilgtspējīgas transporta sistēmas, turklāt saskaņā ar šādu politiku arī jāparedz, ka tiek veicināta zinātniskā izpēte, ieguldījumi infrastruktūrā, tirgus atvēršana un standartizācija; tā kā tomēr šīs izmaksu izmaiņas vien nebūs pietiekamas, lai mainītu lietotāju uzvedību, ja vien tiem nepiedāvās nepieciešamās alternatīvas (videi draudzīgākus transportlīdzekļus, alternatīvus transporta veidus u.tml.);
- E. tā kā Komisija pārliecināti norāda uz dzelzceļa radītā trokšņa negatīvo ietekmi uz sabiedrības veselību, taču savā ierosinājumā par dzelzceļa radītā trokšņa mazināšanas pasākumiem par svarīgāko elementu nosaka vien prasību aprīkot kravas vagonus ar klusākām bremzēm;

### ***Videi draudzīgāks transports***

1. atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu „Zaļāks transports”, jo tas ir pirmais daļējais solis ceļā uz plašāku analīzi par dažādo transporta veidu videi draudzīgāku attīstību, kā arī to, ka tiek atzīts, cik svarīgi un nepieciešami ir padarīt transportu efektīvāku, lai varētu cīnīties pret klimata pārmaiņām;
2. uzsver, ka mobilitāte ir ļoti svarīga gan iedzīvotāju dzīves kvalitātes, izaugsmes un nodarbinātības nodrošināšanā Eiropas Savienībā, gan sociālekonomiskās un teritoriālās kohēzijas veicināšanā un tirdzniecībā ar trešām valstīm, gan svarīga arī tiem uzņēmumiem un tiem nodarbinātajiem, kuri tieši vai netieši saistīti ar transporta un loģistikas nozari;
3. atzīst, ka, kaut arī mobilitātei ir pozitīva ietekme un tā ir neatņemams priekšnosacījums Eiropas Savienības ekonomiskajai attīstībai un sociālekonomiskajai un teritoriālajai kohēzijai, tai tomēr ir arī negatīva ietekme uz dabu un cilvēkiem, un tādēļ atbalsta nostāju, ka ar Eiropas transporta politiku jācenšas padarīt šo nozari videi draudzīgāku, lai novērstu vai vismaz samazinātu transporta negatīvo ietekmi un palīdzētu pildīt Savienības uzdevumus par cīņu ar atmosfēras sasilšanu laikā līdz 2020. gadam, taču vienlaikus nodrošinātu arī iedzīvotāju un uzņēmumu likumīgās intereses attiecībā uz mobilitāti;
4. atzinīgi vērtē to, ka Komisijas paziņojumā pausta apņēmība izvērtēt visus līdzšinējos Eiropas Savienības pasākumus ilgtspējīgas transporta politikas veicināšanai;
5. pauž nožēlu, ka Komisija nav ierosinājusi integrētu koncepciju par videi draudzīga transporta izveidi, kas attiektos uz visām transporta nozarēm; konstatē, ka Komisija ir veikusi sākotnējus pasākumus, kuriem galarezultātā jāveicina visaptverošas stratēģijas izstrāde par ārējo izmaksu internalizāciju visos transporta veidos; bet tā vietā Komisija līdz šim:
  - izmanto pakāpenisku pieeju — sagatavojusi rokasgrāmatu par transporta ārējo izmaksu novērtēšanu un par šo izmaksu internalizāciju konkrētās nozarēs (skatīt rokasgrāmatu par ārējo izmaksu aprēķināšanu transporta nozarē);
  - iesniegusi priekšlikumu grozīt Direktīvu 1999/62/EK (*"Eurovignette"*) par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem,

kuras mērķis ir saskaņā ar minētās direktīvas 11. pantu ļaut dalībvalstīm iekasēt maksu par smago kravas transportlīdzekļu radītajām ārējām izmaksām;

- ierosinājusi izmantot no trokšņa līmeņa atkarīgas maksas par infrastruktūras izmantošanu, lai iekasētu maksu par vilcienu izraisītā trokšņa radītajām ārējām izmaksām;
6. tādēļ prasa Komisijai izstrādāt nepieciešamos pasākumus un instrumentus attiecībā uz visiem transporta veidiem, lai turpinātu attīstīt transportu videi draudzīgā veidā, ņemot vērā spēkā esošās starptautiskās konvencijas un jau līdz šim veiktos pasākumus dažādās transporta nozarēs; saistībā ar šiem priekšlikumiem veikt zinātniski pamatotus ietekmes novērtējuma pētījumus par konkrētiem pasākumiem un to ietekmi uz transporta veidu konkurenci, kā arī par to ietekmi uz mobilitātes izmaksām un konkurētspēju, un pēc tam iesniegt gan šādi pamatotu integrētu koncepciju par videi draudzīgāka transporta veidošanu, gan konkrētu tiesību aktu priekšlikumus;

### ***Ārējo izmaksu internalizācija***

7. atzīmē, ka Komisijas paziņojumā par ārējo izmaksu internalizācijas stratēģiju nav izpildīts grozītās „Eurovignette” direktīvas 11. pantā Parlamenta un Padomes dotais uzdevums, proti, — un to atzīst arī pati Komisija — nav izstrādāts un iesniegts vispārēji pielietojams, pārskatāms un saprotams modelis par ārējo izmaksu novērtējumu kopumā, jo nav veikta analīze par ietekmi uz visiem transporta veidiem, bet praktiski soļi veikti tikai attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas uzskatāms par pirmo soli pakāpeniskai šāda modeļa attiecināšanai uz visiem transporta veidiem;
8. konstatē, ka Komisijas paziņojumā ir daudz tiešu atsauču uz 2008. gada janvārī publicēto rokasgrāmatu par ārējo izmaksu aprēķināšanu, kurā apkopoti visi jaunākie zinātniskie atzinumi par ārējo izmaksu aprēķināšanu transporta nozarē;
9. konstatē, ka Komisijas paziņojumā sniegts zinātniski saskaņots pamatojums attiecībā uz maksas noteikšanu par dažādu transporta veidu radītām ārējām izmaksām un ka nolemts lietot „pragmatisku pieeju, izmantojot vidējās izmaksas”; kopumā atbalsta Komisijas lēmumu maksas noteikšanai par pamatu ņemt sociālās robežizmaksas atbilstoši 2001. gada Baltajai grāmatai par transportu;
10. konstatē, ka Komisijas paziņojumā un priekšlikumā direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK („Eurovignette”) jo īpaši ņemts vērā princips „piesārņotājs maksā”, kurš noteikts Līguma 175. panta 5. punktā; tomēr aicina Komisiju turpmākajos pasākumos attiecībā uz izmaksu internalizāciju ņemt vērā visus jau pastāvošos ārējo izmaksu internalizācijas veidus, piemēram, degvielas nodokļus un ceļa nodevas;
11. aicina Komisiju turpmākajos priekšlikumos par videi draudzīgas transporta nozares veidošanu iekļaut novērtējumus par konkurenci starp dažādiem transporta veidiem un ar to saistīto sociālo un vides ietekmi, kā tas jau izdarīts priekšlikumā par „Eurovignette” direktīvas pārskatīšanu, kā arī iekļaut mobilitātes un konkurētspējas izmaksas;
12. pauž nožēlu, ka Komisija nav ierosinājusi pasākumus tās arvien pieaugošās nošķirtības seku mazināšanai, kas radusies ES paplašināšanas rezultātā, kā arī nav izteikusi nekādas prognozes par metodes piemērošanas sekām, jo īpaši gan tajās dalībvalstīs, kurās pastāv ģeogrāfiski šķēršļi, gan arī tajās, kurās vēl nav vairākveidu pārvadājumu iespēju; tāpēc

Eiropas transporta tīklu (TEN) gaidāmās pārskatīšanas gaitā aicina Komisiju novērst šos trūkumus;

13. tādēļ *TEN-T* pārskatīšanas gaitā mudina Komisiju iesniegt papildu priekšlikumu par vairākveidu transporta koridoriem („zaļajiem koridoriem”), lai nodrošinātu piekļuvi un neierobežotu mobilitāti, un tādējādi novērstu tos šķēršļus, kurus rada pašreizējais priekšlikums;
14. aicina Komisiju vispirms steidzami sagatavot konkrētus priekšlikumus attiecībā uz visu veidu transportu, kā arī nodrošināt grozītās „*Eurovignette*” direktīvas 11. panta izpildi, iesniedzot ar saprotamu modeli pamatotu visaptverošu koncepciju par ārējo izmaksu aprēķināšanu un uzlikšanu un veicot ietekmes novērtējumu;

### ***Dzelzceļa radītā trokšņa mazināšana***

15. konstatē, ka paziņojumā par dzelzceļa radītā trokšņa mazināšanas pasākumiem attiecībā uz esošo transportlīdzekļu parku Komisija atzīst nepieciešamību mazināt ietekmi, kādu uz tuvumā dzīvojošiem cilvēkiem rada dzelzceļa, bet jo īpaši — kravas vagonu troksnis;
16. uzsver, ka iespējami ātri un vēl pirms saistošu tiesību aktu pieņemšanas ir jāatrisina pašreizējās tehniskās problēmas un jānovērš administratīvie šķēršļi attiecīgajos sertifikātos, tādējādi radot iespēju veikt vagonu modernizāciju ar nelielām izmaksām;
17. prasa Komisijai iesniegt direktīvas priekšlikumu par tādas maksas par piekļuvi sliežu ceļiem noteikšanu lokomotīvēm un vagoniem, kas būtu atkarīga no radītā trokšņa līmeņa, lai mudinātu dzelzceļa uzņēmumus iespējami ātri pāriet uz ritošo sastāvu, kas rada nelielu troksni, veicot bremžu kļuču nomaiņu; uzskata, ka nepieciešamos un atbilstošos gadījumos jāizskata iespēja piemērot arī īstermiņa pasākumus un uzskata, ka neviens tiesību akts nedrīkst negatīvi ietekmēt dzelzceļa nozares konkurētspēju ar citiem pārvadājumu veidiem;
18. sagaida, ka Komisijas priekšlikumā būs ierosināts praktiski īstenojams veids, kā ar līdzekļu piešķiršanu nodrošināt, lai tiktu pārbūvēti ne tikai dzelzceļa uzņēmumiem piederošie vagoni, bet arī to izmantotie citu uzņēmumu vagoni;

o

o o

19. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei, Komisijai un dalībvalstu valdībām un parlamentiem.