

Briselē, 2021. gada 29. oktobrī
(OR. en)

10542/21
ADD 1

Starpiestāžu lieta:
2017/0114(COD)

TRANS 459
FISC 116
ENV 484
CODEC 1046

PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTA PROJEKTS

Temats: Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVU, ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem

– Padomes paskaidrojuma raksta projekts

I. IEVADS

1. Eiropas Komisija 2017. gada 1. jūnijā iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei minēto priekšlikumu kā daļu no pirmās mobilitātes paketes.
2. Ar šo priekšlikumu tiek mainīta Direktīva 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem ¹ (turpmāk "Direktīva 1999/62/EK") ar mērķi risināt problēmas, kas saistītas ar siltumnīcefekta gāzu emisijām, autoceļu infrastruktūras finansēšanu un satiksmes sastrēgumiem.
3. Eiropas Parlaments par atbildīgo komiteju par šo priekšlikumu nozīmēja Transporta un tūrisma komiteju (*TRAN* komiteju) un par referenti Parlamenta 8. sasaukumā – *Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy* kundzi (*S&D*, FR).
4. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinumu par priekšlikumu pieņēma 529. plenārsēdē 2017. gada 18. oktobrī. Eiropas Reģionu komiteja atzinumu pieņēma 127. plenārsēdē 2018. gada 1. februārī.

¹ OV L 187, 20.7.1999.

5. Eiropas Parlaments 2018. gada 25. oktobrī pieņēma nostāju pirmajā lasījumā.
6. Pēc 2019. gada Parlamenta vēlēšanām par referentu 9. sasaukumā tika nozīmēts *Giuseppe Ferrandino* kungs.
7. TRAN komiteja 2019. gada 24. septembrī pieņēma lēmumu sākt neoficiālus politiskus dialogus, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta nostāju pirmajā lasījumā.
8. Padomē Sauszemes transporta jautājumu darba grupa pie priekšlikuma sāka strādāt 2017. gada 1. jūnijā, kad notika vispārēja iepazīšanās ar priekšlikumu. 2017. gada 21. jūnijā tika analizēts ietekmes novērtējums.
9. Padomē (TTE, Transports) pirmās politikas debates par priekšlikumu notika 2017. gada 5. decembrī ².
10. Kopš tā laika priekšlikums ir vairākkārt apspriests, un ir paveikts liels darbs.
11. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2020. gada 18. decembrī apstiprināja dokumenta 13827/20 pielikumā izklāstītās pilnvaras, un tas ļāva sākt sarunas ar Eiropas Parlamentu.
12. No 2021. gada janvāra līdz jūnijam Sauszemes transporta jautājumu darba grupas un Pastāvīgo pārstāvju komitejas līmenī notika ievērojams skaits sanāksmju, lai sagatavotos sarunām un veiktu turpmākas darbības, kas no tām izriet.
13. Trīs neoficiāli politiski dialogi ar Eiropas Parlamentu, kas notika 2021. gada 29. janvārī, 23. martā un 15. jūnijā, kopā ar vairākām tehniskām sanāksmēm ļāva abiem likumdevējiem samazināt atšķirības savās nostājās un tādējādi panākt politisku vienošanos.
14. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2021. gada 30. jūnijā izskatīja provizorisko kompromisa tekstu, lai panāktu vienošanos ³.

² Atsauces dokuments 14426/17.

³ Atsauces dokumenti 9960/21 un 9960/19 COR 1.

15. Eiropas Parlamenta TRAN komitejas priekšsēdētāja 2021. gada 14. jūlijā nosūtīja vēstuli ⁴ Pastāvīgo pārstāvju komitejas priekšsēdētājam, norādot, ka, ja Padome pieņems savu nostāju pirmajā lasījumā saskaņā ar minētajai vēstulei pievienoto tekstu, viņa ieteiks *TRAN* komitejas locekļiem un pēc tam plenārsēdē pieņemt Padomes nostāju pēc tam, kad to būs pārbaudījuši juristi lingvisti, Eiropas Parlamenta otrajā lasījumā bez grozījumiem.
16. Gaidāms, ka Padome 2021. gada 9. novembrī pieņems nostāju pirmajā lasījumā par dokumenta 10542/21 pielikumā izklāstīto priekšlikumu.

II. MĒRKIS

17. Eiropas Komisijas priekšlikumā izklāstīto Direktīvas 1999/62/EK grozījumu mērķis bija veicināt autotransporta dekarbonizāciju. Tie galvenokārt bija vērsti uz šādiem aspektiem:
- paplašināt maksas iekasēšanas noteikumu piemērošanas jomu, attiecinot tos arī uz autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, kravas automobiļiem, kuru masa ir no 3,5 līdz 12 tonnām, un zināmā mērā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp vieglajiem pasažieru automobiļiem;
 - pakāpeniski atcelt tādas maksas iekasēšanas sistēmas, kas piesaistītas laikam (tā saucamās "vinjetes") lielas noslodzes un mazas noslodzes transportlīdzekļiem;
 - obligāti piemērot maksu par ārējām izmaksām lielas noslodzes transportlīdzekļiem tajās tīkla daļās, kurās šādu transportlīdzekļu radītais kaitējums videi būtu būtisks, kā arī pārskatīt prasības šādu maksu iekasēšanai;
 - diferencēt cenas, pamatojoties uz CO₂ emisijām, nevis uz Euro emisiju klasifikāciju; un
 - piešķirt ieņēmumus, kas gūti no maksas par satiksmes sastrēgumiem, vai to ekvivalentu šo ieņēmumu finansiālā izteiksmē, lai risinātu satiksmes sastrēgumu problēmu.

⁴ Atsauce IM 010110 2021. Lūgums ņemt vērā, ka Covid-19 pandēmijas dēļ vēstules papīra versija netika nosūtīta pa pastu.

III. PADOMES NOSTĀJAS PIRMAJĀ LASĪJUMĀ ANALĪZE

A. Vispārīga informācija

18. Kompromisa teksts, kuru Padome apstiprināja 2021. gada 9. novembrī, pilnībā atbilst tam, par ko abi likumdevēji vienojās. Tajā ir saglabāti arī Eiropas Komisijas priekšlikuma galvenie mērķi, un vienlaikus tas atspoguļo līdzsvaru starp vissvarīgākajiem grozījumiem, ko Eiropas Parlaments pieņēmis pirmajā lasījumā, un Padomes pilnvarām.
19. Pirmajā lasījumā Eiropas Parlaments pieņēma aptuveni 130 grozījumu, kas vairākkārt tika analizēti Sauszemes transporta jautājumu darba grupas līmenī. Jau no paša sākuma abu likumdevēju nostājas ievērojami atšķīrās attiecībā uz daudziem noteikumiem, tostarp vispretrunīgākajiem noteikumiem, piemēram, lietošanas maksas pakāpenisku atcelšanu. Tomēr pēc intensīvām sarunām gan politiskā, gan tehniskā līmenī galu galā starp abiem likumdevējiem tika panākta konverģence.

B. Galvenie jautājumi

20. Kopumā Eiropas Komisijas priekšlikumā izdarītajos grozījumos ir ņemti vērā vispārīgie mērķi:
- stiprināt principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" piemērošanu;
 - pienācīgi ieguldīt ceļu infrastruktūras finansēšanā;
 - risināt satiksmes sastrēgumu jautājumu;
 - veicināt transporta dekarbonizāciju; un
 - sekmēt klimata mērķu sasniegšanu.

21. Tajā pašā laikā abi likumdevēji ir atraduši pareizo līdzsvaru starp iepriekš minēto mērķu vārienīgumu un nepieciešamību nodrošināt, ka nozare vai iestādes tiesisko regulējumu var viegli piemērot un ka tas ir pietiekami elastīgs, lai ļautu dalībvalstīm izvēlēties vispiemērotākās maksas iekasēšanas sistēmas, neradot nepamatotu administratīvo slogu.
22. Konkrētāk, galvenās izmaiņas salīdzinājumā ar sākotnējo Eiropas Komisijas priekšlikumu var apkopot šādi:
- a) ir paplašināts definīciju saraksts 2. pantā, pievienojot dažas jaunas definīcijas (piemēram, "dzīvojamais autofurgons", "autofurgons", "bezemisiju transportlīdzeklis") un citas padarot skaidrākas vai konkrētākas (piemēram, "lielas noslodzes transportlīdzeklis", "mazas noslodzes transportlīdzeklis", "būtiski mainīta nodevu vai maksas iekasēšanas kārtība");
 - b) ir pārskatīts 7. pants – pamatnoteikums, kurā definēti vispārīgie maksas noteikšanas principi, – tā, ka:
 - par transportlīdzekļiem – gan mazas, gan lielas noslodzes transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu tipiem šajās kategorijās – maksu var noteikt savstarpēji neatkarīgi. Tomēr, ja tiek noteikta maksa par vieglajiem pasažieru automobiļiem, tādā pašā vai augstākā līmenī ir jānosaka arī maksa par vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem;
 - dalībvalstis var izlemt saglabāt esošo koncesijas līgumu *status quo* un jaunos maksas iekasēšanas noteikumus nepiemērot, līdz līgums tiek atjaunots vai tiek būtiski grozīta nodevu vai maksas iekasēšanas kārtība;
 - dalībvalstis īpašos gadījumos var paredzēt samazinātas autoceļu nodevas vai lietošanas maksas vai atbrīvot no autoceļu nodevām vai lietošanas maksām (piemēram, bezemisiju transportlīdzekļiem ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu līdz 4,25 tonnām);

- astoņu gadu laikā pēc direktīvas stāšanās spēkā lietošanas maksas lielas noslodzes transportlīdzekļiem *TEN-T* pamattīklā pakāpeniski tiks atceltas. Dalībvalstis, kas piemēro vienotu lietošanas maksu sistēmu (piemēram, "Eirovinjetes līgumu"), tomēr var izmantot vēl divus papildu gadus, lai minēto sistēmu pielāgotu vai pārtrauktu. Atkāpjoties no vispārējā pakāpeniskas atcelšanas principa, izņēmumi ir pieļaujami pienācīgi pamatotos gadījumos pēc tam, kad par shēmu ir paziņots Komisijai;
 - šajā pantā (kopā ar 7.a pantu) tagad ir iekļautas divas pārskatīšanas klauzulas, kas ļauj Komisijai novērtēt direktīvas īstenošanu un efektivitāti attiecībā uz maksas iekasēšanu par mazas noslodzes transportlīdzekļiem, kā arī izvērtēt, vai ir tehniski un juridiski iespējams nošķirt vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem piemēroto kārtību;
- c) jaunajā noteikumā, proti, 7.aa pantā, tagad ir noteikta tā dēvētā "kombinētā tarififikācijas sistēma". Šis pants nosaka, ka dalībvalstis, kas savā *TEN-T* pamattīklā vai tā daļā pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā piemēro autoceļu nodevas, var izveidot kombinētu tarififikācijas sistēmu visiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem vai dažu tipu lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šajā sistēmā lietošanas maksas ir jādiferencē atbilstīgi transportlīdzekļu CO₂ emisijām un Euro emisiju klasei;
- d) nelielas korekcijas attiecībā uz vieglo pasažieru automobiļu lietošanas maksu proporcionalitāti ir veiktas 7.a pantā. Turklāt saskaņā ar šo noteikumu infrastruktūras lietošanu dara pieejamu arī uz dienu un uz nedēļu vai desmit dienām vai abiem. Tomēr dalībvalstis var noteikt, ka ikdienas lietošanas maksu piemēro tikai tranzītam. Ja dalībvalstis vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un vieglajiem pasažieru automobiļiem noteiks atšķirīgas maksas, lietošanas maksas vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem būs augstākas nekā vieglajiem pasažieru automobiļiem;

- e) attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu ārējo izmaksu internalizāciju 7.ca un 7.cb pantā tagad ir noteikta obligāta maksa par ārējām izmaksām par gaisa piesārņojumu pēc četru gadu pārejas perioda, kurā piemēro autoceļu nodevas. Tomēr dalībvalstīm pēc paziņošanas Komisijai būs iespēja nepiemērot maksu par ārējām izmaksām saistībā ar gaisa piesārņojumu tādu neparedzētu seku gadījumā, kuras saistītas ar satiksmes novirzīšanu. Šī obligātā maksas iekasēšana neskar dalībvalstu izvēli jebkurā gadījumā piemērot maksu par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām. Tomēr Komisija varēs izvērtēt, kā tiek īstenota un cik efektīva ir maksas iekasēšana par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām;
- f) attiecībā uz fakultatīvu maksas iekasēšanu:
- tagad 7.da pantā ir noteikts, ka ieņēmumus no (fakultatīvas) maksas par satiksmes sastrēgumiem vai to ekvivalentu finansiālā izteiksmē izmanto, lai risinātu satiksmes sastrēgumu problēmu vai lai attīstītu ilgtspējīgu transportu un mobilitāti kopumā. Ja šādus ieņēmumus piešķir vispārējam budžetam, uzskatīs, ka dalībvalstis ir izpildījušas pienākumu, ja tās īsteno finansiālā atbalsta politiku satiksmes sastrēgumu problēmas risināšanai vai ilgtspējīga transporta un mobilitātes attīstīšanai kopumā un ja minēto ieņēmumu vērtība ir līdzvērtīga to ieņēmumu vērtībai, kas gūti no maksām par satiksmes sastrēgumiem; un
 - tagad 7.f pantā ir noteikts, ka tad, ja divas vai vairākas dalībvalstis nolemj piemērot uzcenojumu vienā un tajā pašā koridorā, un tad, ja tam piekrīt visas dalībvalstis, kas ietilpst minētajā koridorā un atrodas kaimiņos dalībvalstīm, kuru teritorijā atrodas tas koridora posms, kuram jāpiemēro uzcenojums, uzcenojums drīkst pārsniegt 25 % (bet nedrīkst pārsniegt 50 %);

g) attiecībā uz diferencēšanu, kuras pamatā ir CO₂ emisijas un transportlīdzekļa vidiskais sniegums:

- jauns noteikums – 7.ga pants – CO₂ iekļauj iekasējamo maksu sarakstā saskaņā ar klimata mērķiem. Šis noteikums paredz, ka dalībvalstīm ir jādiferencē infrastruktūras un lietošanas maksas lielas noslodzes transportlīdzekļiem, pamatojoties uz CO₂ emisijām. Sākotnēji shēma būtu jāpiemēro tikai lielākajiem kravas automobiļiem, bet to pakāpeniski attiecinātu arī uz citiem lielas noslodzes transportlīdzekļu tipiem un regulāri pielāgotu tehnikas attīstībai. Dalībvalstis arī varēs piešķirt atvieglotu režīmu bezemisiju transportlīdzekļiem, lai stimulētu "labāko savā klasē" transportlīdzekļu iegādi. Tomēr jaunajā noteikumā ir iekļauti aizsardzības pasākumi, lai izvairītos no dubultas atlīdzības par hibrīdiem transportlīdzekļiem un iespējamās pārklāšanās ar citiem oglekļa cenu noteikšanas instrumentiem; un
- tagad 7.gb pantā dalībvalstīm ir atstāta rīcības brīvība attiecībā uz autoceļu nodevas un lietošanas maksas diferencēšanu mazas noslodzes transportlīdzekļiem atkarībā no transportlīdzekļa vidiskā snieguma. Tomēr šis noteikums paredz, ka, ja tiek piemērotas autoceļu nodevas vai lietošanas maksa un ja tas ir tehniski iespējams, no 2026. gada obligāti jādiferencē autoceļu nodevas un lietošanas maksu gada likmes vieglajiem kravas automobiļiem un mikroautobusiem atkarībā no transportlīdzekļa vidiskā snieguma;

h) 11. pantā ir veiktas korekcijas gan attiecībā uz tās informācijas veidu, kas dalībvalstīm apkopotā veidā ir jāsniedz ziņojumā, gan attiecībā uz tās publicēšanas biežumu (t. i., ziņojums būs jā sagatavo trīs gadu laikā pēc direktīvas stāšanās spēkā un pēc tam reizi piecos gados);

i) grozošās direktīvas 4. pantā ir noteikts divu gadu transponēšanas periods; un

j) pielikumi ir pārskatīti attiecībā uz lietošanas maksu maksimālo summu, maksas par ārējām izmaksām minimālajām prasībām un atsaucēs vērtībām, maksas par satiksmes sastrēgumiem minimālajām prasībām un atsaucēs vērtībām un emisiju standartu kritērijiem mazas noslodzes transportlīdzekļiem attiecībā uz piesārņojošām vielām.

IV. SECINĀJUMS

23. Padomes nostājā ir saglabāti Eiropas Komisijas priekšlikuma galvenie mērķi, un tā pilnībā atspoguļo kompromisu, kas ar Eiropas Komisijas atbalstu panākts neoficiālajās sarunās starp Padomi un Eiropas Parlamentu.
 24. Šis kompromiss tika apstiprināts ar Eiropas Parlamenta *TRAN* komitejas priekšsēdētājas 2021. gada 14. jūlija vēstuli prezidentvalstij; gaidāms, ka vēlāk Padome (*ECOFIN*) to 2021. gada 9. novembrī apstiprinās kā savu nostāju pirmajā lasījumā.
-