

Briselē, 2021. gada 17. novembrī
(OR. en)

14043/21

Starpiestāžu lieta:
2017/0114 (COD)

TRANS 687
FISC 194
ENV 902
CODEC 1491

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2021. gada 16. novembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2021) 693 final
Temats:	KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam, par Padomes nostāju par direktīvas pieņemšanu – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2021) 693 *final*.

Pielikumā: COM(2021) 693 *final*



Briselē, 16.11.2021.
COM(2021) 693 final

2017/0114 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,
ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,
par

**Padomes nostāju par direktīvas pieņemšanu – EIROPAS PARLAMENTA UN
PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES)
2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu
transportlīdzekļiem**

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,

ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,

par

**Padomes nostāju par direktīvas pieņemšanu – EIROPAS PARLAMENTA UN
PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES)
2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu
transportlīdzekļiem**

1. PRIEKŠVĒSTURE

Priekšlikums nosūtīts Eiropas Parlamentam un Padomei (dokuments COM(2017) 275 final – 2017/0114 COD)	2017. gada 1. jūnijā
Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums	2017. gada 18. oktobrī
Eiropas Reģionu komitejas atzinums	2018. gada 1. februārī
Eiropas Parlamenta nostāja (pirmajā lasījumā)	2018. gada 25. oktobrī
Grozītā priekšlikuma nosūtīšana	Neattiecas
Padomes nostājas pieņemšana	2021. gada 9. novembrī

2. KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA MĒRĶIS

2017. gada 31. maijā Komisija ierosināja pirmās mobilitātes paketes (“Eiropa kustībā”) ietvaros pārskatīt Direktīvu 1999/62/EK (par eirovinjeti). Šie grozījumi risina minētās direktīvas ceļu lietošanas maksas aspektus.

Iniciatīvas mērķis ir pastiprināt tādu principu kā “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā” piemērošanu, ar to veicinot finansiāli un vidiski ilgtspējīgu un sociāli taisnīgu autotransportu. Tajā ir mērķis:

- veicināt Parīzes nolīguma īstenošanu un ES klimatisko mērķu sasniegšanu, samazinot autotransporta radīto CO₂ emisiju;
- samazināt neregulāro lietotāju, galvenokārt ārvalstnieku, it īpaši ar vieglajiem pasažieru automobiļiem braucošo, diskriminācijas briesmas;
- novērst specifiskus trūkumus spēkā esošajos tiesību aktos, t. i., veicināt mērķu labāku izpildi, it īpaši – vienkāršojot maksas par ārējām izmaksām piemērošanu, kura pašlaik ir apgrūtināts pamatošanas un paziņošanas process, un ieviešot jaunu risinājumu maksas piemērošanai par sastrēgumiem.

3. PIEZĪMES PAR PADOMES NOSTĀJU

3.1. Maksas veids (ceļa nodevas un/vai vinjetes)

(a) *Lielas noslodzes transportlīdzekļi (HDV)*

Komisija lika priekšā pēc 6 gadiem pakāpeniski atcelt ar laiku saistītas maksas (t. i., lietošanas maksas, tā dēvētās “vinjetes”),

- bet saskaņā ar Padomes nostāju 8 gadu laikā pakāpeniski likvidējamas Eiropas transporta pamattīklā (TEN-T) HDV paredzētās vinjetes
- ar ne vairāk kā diviem papildu gadiem vienotām lietošanas maksu sistēmām (t. i., Līgums par eirovinjeti¹)
- izņemot pienācīgi pamatotus gadījumus (sakarā ar izmaksām/ieguvumiem, kas saistīti ar satiksmes/iedzīvotāju blīvumu vai satiksmes novirzīšanas risku).

Turklāt iespēja piemērot “kombinētu maksas iekasēšanas sistēmu” ļautu dalībvalstīm, kurās jau darbojas autoceļu nodevas, ieviest vinjetes, t. i., ar zināmiem nosacījumiem uzlikt lietošanas maksu ceļiem vai transportlīdzekļu kategorijām, kam pašlaik tās nepiemēro.

Komisija būtu vēlējusies pakāpeniski atteikties no vinjetēm visā TEN-T tīklā visiem HDV. Turklāt kombinētās maksas uzlikšanas sistēmas piemērošanas jomu varētu precīzāk atspoguļot attiecīgajā tiesību normā. Tomēr tāds noteikums ir jālasa direktīvas un tās apsvērumu kontekstā, un tā piemērošanu ierobežo patlaban spēkā esošās maksas uzlikšanas sistēmas. Tā kā mazāku HDV (kuriem dažās dalībvalstīs pašlaik netiek uzlikta maksa) ietekme uz infrastruktūru un ārējām izmaksām ir relatīvi maza un ir pieejami aizsardzības pasākumi (t. i., iepriekšēja paziņošana Komisijai) pamatotu izņēmumu gadījumā un kombinētu maksas iekasēšanas sistēmu ieviešanas gadījumā, Komisija var pieņemt šo kompromisu.

(b) *Vieglie transportlīdzekļi*

Komisija arī ierosināja pakāpeniski atteikties no vieglo transportlīdzekļu vinjetēm. Taču likumdevēji ir vienisprātis par iespēju dalībvalstīm saglabāt un ieviest vinjetes šiem transportlīdzekļiem (privātajiem automobiļiem, vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un mikroautobusiem).

Vinjetes cenu proporcionalitātes jautājumā Komisija ierosināja mazliet zemākas robežvērtības īstermiņa vinjetēm nekā tās, kas paredzētas Padomes nostājā. Tomēr jāsaprot, ka Padomes nostājā tagad dalībvalstīm ir prasīts darīt pieejamas **viendienas vinjetes**, kas ir svarīgs solis uz samērīgāku cenu noteikšanu vieglajiem transportlīdzekļiem. Bez tam ir iekļautas Eiropas Parlamenta pieprasītās pārskatīšanas klauzulas par noteikumiem, kas piemērojami vieglajiem transportlīdzekļiem kopumā, it īpaši – par režīmu vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (LCV).

Samērīgāka cenu noteikšana atbilst Komisijas priekšlikumam.

¹ Dānija, Luksemburga, Zviedrija un Nīderlande šo vienoto lietošanas maksas sistēmu turpina piemērot smagajiem kravas transportlīdzekļiem: <https://www.eurovignettes.eu/>

3.2. Maksas diferenciācija pēc ekoloģiskajiem raksturlielumiem

(a) *Lielas noslodzes transportlīdzekļi*

Komisija ierosināja aizstāt diferenciāciju pēc Euro emisijas klases ar **obligātu diferenciāciju, kuras pamatā ir HDV CO₂ emisija** (ar gaisa piesārņotājiem, kuru problēma jārisina ar maksu par ārējām izmaksām, sal. ar 3.3. iedaļu). Tā kā priekšlikuma iesniegšanas brīdī nebija atskaite līnijas, Komisija ierosināja noteikumus detalizēt deleģētajos aktus.

Eiropas Parlamenta nostājā pirmajā lasījumā priekšlikums lielā mērā atbalstīts un izdarīti tikai ierobežoti grozījumi bezemisijas darbību režīmā, un tas atbilst Padomes nostājai. Padome detalizēti izstrādāja HDV diferenciāciju pēc CO₂ emisijas, balstoties uz 2019. gadā pieņemtajiem CO₂ standartiem². Tad pat pienākumu diferencēt maksu Padome attiecināja arī uz viņjetēm (lietošanas maksu).

Ņemot vērā neseno priekšlikumu par emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu autotransportā³, Padomes nostājā ir iekļauta pārskatīšanas/izvērtēšanas klauzula, lai novērstu īstu un šķietamu oglekļa cenu dubultošanas risku.

Komisija atbalsta Padomes tekstā izstrādāto metodiku, kas maksu diferencē pēc CO₂ emisijas, kā arī pārskatīšanas klauzulu.

(b) *Vieglie transportlīdzekļi*

Komisija ierosināja diferencēt ceļu nodevas arī vieglajiem transportlīdzekļiem pēc to ekoloģiskajiem raksturlielumiem, t. i., ņemot vērā gan CO₂, gan piesārņotāju emisiju. Likumdevēji ir vienisprātis, ka maksas diferencēšanai vieglajiem automobiļiem jābūt fakultatīvai.

Saskaņā ar Padomes nostāju dalībvalstīm, ja tas tehniski iespējams, no 2026. gada autoceļu nodevas un ikgadējā lietošanas maksa vieglajiem kravas automobiļiem (LCV paveids) un mikroautobusiem būs jādiferencē atkarā no transportlīdzekļa ekoloģiskajiem raksturlielumiem. 7.gb pantā un VII pielikumā paredzētā shēma, kas balstīta uz jaunākajiem emisijas standartiem, būtu indikatīva. Dalībvalstīm, kuras izvēlas piemērot citu shēmu (piemēram, ar emisijas rādītāju kritēriju, diferenciācijas apjoma vai, iespējams, citu kritēriju iekļaušanu), būtu jāpamato sava izvēle un jāinformē Komisija. Taču dalībvalstis drīkst izvēlēties piemērot samazinājumus tikai bezemisijas transportlīdzekļiem, nediferencējot maksu citiem transportlīdzekļiem un neziņojot Komisijai.

Lai gan Komisija būtu devusi priekšroku līdzīgam noteikumam par visiem LCV, tā var atbalstīt šo kompromisu, jo princips maksas diferencēt, atspoguļojot ceļu lietošanas izmaksas, atbilst Komisijas priekšlikumam.

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem lielās noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202.–240. lpp.).

³ Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, Lēmumu (ES) 2015/1814 un Regulu (ES) 2015/757 [COM(2021) 551 final].

3.3. Maksa par ārējām izmaksām

Komisija ierosināja vienkāršot maksas piemērošanu par ārējām izmaksām (ar tieši izmantojamām atsaucēs vērtībām) un padarīt to obligātu HDV vismaz tajās tīkla daļās, kur gaisa piesārņojuma un/vai trokšņa ārējās izmaksas pārsniedz vidējās. Padomes galīgā nostāja paplašina šā pienākuma tvērumu, to padarot piemērojamu visā nodevām pakļautajā tīklā ne vēlāk kā četrus gadus pēc grozījumu direktīvas stāšanās spēkā.

Dalībvalstīm būs katrreiz jāpiemēro maksa par ārējām izmaksām par piesārņojumu, izņemot īpašos pienācīgi pamatotos gadījumos, un tas ir atzīstams mērķu paaugstinājums salīdzinājumā ar Komisijas priekšlikumu.

Padome pievienojusi iespēju uzlikt maksu arī par CO₂ emisijas izmaksām kā alternatīvu infrastruktūras maksas diferenciacijai par HDV (vai izmantot kombinācijā ar to), pamatojoties uz CO₂ emisiju (sal. ar 3.2. iedaļu). Lai gan tas ir nepārprotams mērķu paaugstinājums, tas izraisīs oglekļa cenu dubultošanos tur, kur piemērojamajā valsts degvielas nodoklī jau ietilpst CO₂ komponente, un tad, kad autotransporta degviela ir iekļauta emisijas kvotu tirdzniecībā pēc Komisijas jūlija ierosinājuma 3.2. iedaļā jau minēts, ka pārskatīšanas klauzulām jānosaka aizsardzības pasākumi, lai tādu risku minimalizētu. Viena no pārskatīšanas klauzulām uzliek Komisijai pienākumu koriģēt iekasējamās summas par CO₂ emisiju, ņemot vērā faktisko oglekļa cenu, kas ES piemērojama autotransporta degvielai. Komisija uzskata, ka aizsardzības pasākumi ir pietiekami, un atbalsta iespēju uzlikt maksu par CO₂ emisijas izmaksām, kur to pilnībā nesedz piemērotāks instruments, kā emisijas kvotu tirdzniecība vai degvielas nodokļi.

3.4. Maksa par pārvietošanos sastrēgumu laikā

Padomes nostāja jautājumā par iespēju piemērot maksu par sastrēgumiem lielā mērā atbilst Komisijas priekšlikumam: dalībvalstis drīkst ieviest maksu par satiksmes sastrēgumiem jebkurā sava ceļu tīkla posmā, kurā ir sastrēgumi, un šo maksu nediskriminējoši piemēro visām transportlīdzekļu kategorijām. Padome aizstājusi maksimālās izmaksas, par kurām uzliekama maksa, ar atsaucēs vērtībām, kuras īpašos apstākļos drīkst pārsniegt, ja par to paziņo Komisijai. Tā arī pievienojusi vienu izņēmumu, kas saskan ar Eiropas Parlamenta nostāju, t. i., dalībvalstis var daļēji vai pilnīgi atbrīvot mikroautobusus un autobusus. Tādas izmaiņas Komisija var atbalstīt.

3.5. Uzcenojums

Komisija ierosinājusi, ka uzcenojumus varētu piemērot katrā jutīgā zonā (ne tikai kalnu apvidos) un no uzcenojuma gūtie ieņēmumi ir jāiegulda transporta pakalpojumu attīstības finansēšanā vai Eiropas pamattīkla transporta infrastruktūras izbūvē vai uzturēšanā.

Padomes nostājā teikts, ka uzcenojums varētu pārsniegt pašreizējos maksimālos 25 %, bet tikai tad, ja tam piekristu visas iesaistītās dalībvalstis, un tādā gadījumā tas varētu sasniegt 50 %. Tas arī nav pretēji Komisijas priekšlikumam.

3.6. Ieņēmumu izlietošana un ziņošana

Atbilstoši Komisijas ierosinātajam Padomes nostājā ir noteikts, ka papildus ieņēmumu no uzcenojumiem novirzīšanai dalībvalstis izmanto vismaz tos finansiālos resursus, kas ir līdzvērtīgi ieņēmumiem no neobligātas maksas par satiksmes sastrēgumiem, lai mazinātu sastrēgumu problēmu vai atbalstītu ilgtspējīgu transportu.

Jautājumā par ziņošanu Padome nevarēja piekrist Komisijas ierosinātajai prasībai veikt nodevām pakļauto autoceļu tīkla kvalitātes novērtēšanu. Citos aspektos Padomes un Eiropas Parlamenta nostāja ir bijusi labi saskaņota, aptverot atšķirīgās maksas, diferenciāciju pēc transportlīdzekļa kategorijas, kā arī iekasētos ieņēmumus, to izmantošanu un pārmaiņas to transportlīdzekļu vidiskajos rādītājos, kuri izmanto maksas ceļus.

Komisija atbalsta šos uzlabojumus.

3.7. Atbrīvojumi

Padome vēlas saglabāt iespēju spēkā esošos koncesijas līgumus atbrīvot no pienākuma diferencēt maksu vai piemērot maksu par ārējām izmaksām, un to Komisija var pieņemt. Jaunas, atjaunotas vai būtiski grozītas koncesijas netiktu atbrīvotas. Šim nolūkam pēc Komisijas priekšlikuma tika izstrādāta būtiski grozītas autoceļu nodevu piemērošanas kārtības definīcija.

Iespēja atbrīvot transportlīdzekļus, kuru masa ir mazāka par 12 t, tiktu atcelta, kā ierosina Komisija, ne vēlāk kā pēc 5 gadiem.

Padomes nostājā ir atļauts atbrīvot:

- par 7,5 t vieglākus transportlīdzekļus, kurus izmanto amatnieciskā darbībā,
- invalīdu transportlīdzekļus,
- vēsturiskos transportlīdzekļus.

Lai gan Komisijas politika ir ierobežot atbrīvojumu skaitu, maz ticams, ka saglabātie atbrīvojumi radīs ievērojamus traucējumus, un tie būtiski neietekmēs priekšlikuma vidiskos mērķus. Tas tāpēc, ka tie attiektos tikai uz relatīvi nelielu kravas transportlīdzekļu segmentu, tādiem, kuri ir vieglāki par 7,5 t un kurus izmanto amatnieciskā darbībā, un uz vēsturiskiem un invalīdu transportlīdzekļiem, kuri visi salīdzinājumā ar citiem transportlīdzekļiem nobrauc nenoīmīgu gabalu, it īpaši pa maksas ceļiem. Tāpēc Komisija var pieņemt šos atbrīvojumus.

4. NOBEIGUMS

Lai gan dažos aspektos (pakāpeniska uz laiku balstītu maksu atcelšana, nodevu diferenciācija vieglajiem transportlīdzekļiem, atbrīvojumi) mērķi pazeminās, Padomes nostāja tos paaugstina vairākos citos tikpat svarīgos jautājumos. Tie ir:

- pastiprināti noteikumi par maksas piemērošanu uz CO₂ pamata, sevišķi – to attiecinot arī uz palikušām vinjetes sistēmām,
- visā maksas piemērošanas tīklā obligāta maksa par ārējām izmaksām par piesārņojumu,
- iespēja piemērot maksu par CO₂ emisijas ārējām izmaksām,
- elastīgāka maksas piemērošana par sastrēgumiem un uzcenojumi,
- viendienas vinjetes neregulāriem vieglo transportlīdzekļu lietotājiem.

Pati Padomes nostāja liecina par ievērojamu progresu taisnīgākas un efektīvākas ceļu maksas noteikšanā un tādējādi principu “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā” īstenošanā. Šie Eirovinjetes direktīvas grozījumi ir būtisks Eiropas zaļā kursa elements, un Komisija tos atbalsta.