



Briselē, 2017. gada 17. novembrī
(OR. en)

14426/17

Starpiestāžu lietas:
2017/0114 (COD)
2017/0115 (CNS)
2017/0128 (COD)

TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835

PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja (I) / Padome
lepr. dok. Nr.:	13772/1/17 REV 1
Temats:	<p>Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem Starpiestāžu lieta: 2017/0114 (COD)</p> <p>Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko attiecībā uz atsevišķiem noteikumiem par transporta nodokļiem groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem Starpiestāžu lieta: 2017/0115 (CNS)</p> <p>Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (pārstrādāta redakcija) (Dokuments attiecas uz EEZ) Starpiestāžu lieta: 2017/0128 (COD)</p> <p>– politikas debates</p>

1. IEVADS

Komisija 2017. gada 31. maijā nāca klajā ar tiesību aktu kopumu par mobilitāti, kurā ietvertas vairākas iniciatīvas attiecībā uz autopārvadājumu tirgus darbību, sociālajiem apstākļiem un maksas noteikšanu par ceļu infrastruktūras lietošanu.

"Eurovignette" direktīvas ierosinātās pārskatīšanas pamatā ir principu "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā" plašāka piemērošana. Galvenās izmaiņas attiecas uz:

- direktīvas darbības jomas paplašināšanu, lai iekļautu autobusus un tālsatiksmes autobusus, vieglos komerciālos transportlīdzekļus un vieglos pasažieru automobiļus;
- sistēmu, kurās maksu nosaka atkarībā no laika, pakāpenisku atcelšanu, jo īpaši tāpēc, ka no laika atkarīga maksa pilnībā neatspoguļo faktiskās infrastruktūras lietošanas izmaksas, tostarp negatīvās ārēju faktoru izraisītās sekas (gaisa piesārņojums, klimata pārmaiņas, troksnis utt.);
- maksu diferencēšanu, pamatojoties uz CO₂ emisijām, kas ir stimuls šo emisiju samazināšanai, un maksas par ārējām izmaksām piemērošanas vienkāršošanu, lai labāk atspoguļotu izmaksas par gaisa piesārņojumu un troksni. Priekšlikums paredz arī iespēju noteikt maksu par infrastruktūras lietošanu satiksmes sastrēgumu stundās un paplašināt iespēju atsevišķos posmos piemērot uzcenojumus;
- visbeidzot, šā priekšlikuma mērķis ir ieviest vēl lielāku pārredzamību attiecībā uz to ieņēmumu izmantošanu, kas gūti no maksām par autoceļu lietošanu, un sniegt informāciju par infrastruktūras kvalitāti.

Turklāt cits direktīvas pārskatīšanas priekšlikums paredz piecu gadu laikā samazināt minimālo ikgadējo **transporta nodokli** smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

Tiesību aktu par nodokļa elektronisko iekasēšanu pārskatīšanas mērķis ir novērst tirgus un regulatīvos šķēršļus Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojumiem (*EETS*), lai ceļu lietotāji visā ES varētu maksāt nodevu elektroniskā veidā, izmantojot vienu transportlīdzeklī iebūvētu ierīci, vienu līgumu un vienu rēķinu, un atvieglot to ceļu lietošanas maksu iekasēšanu, kuras citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekļu vadītāji nav samaksājuši. *EETS* direktīvas pārskatīšanā paredz:

- elastīgāku regulējumu nodevu elektroniskai iekasēšanai, jo īpaši attiecībā uz tehniskiem risinājumiem, lai atbalstītu patiesu savstarpēju izmantojamību visā Savienībā;

- direktīvas darbības jomas paplašināšanu, lai tajā iekļautu nodevu iekasēšanas shēmas, kurās izmanto automātisku reģistrācijas numura atpazīšanu;
- un, visbeidzot, sistēmas izveidošanu, kas dotu iespēju dalībvalstīm apmainīties ar informāciju par nodevu maksāšanas noteikumu pārkāpēju identitāti.

2. DARBS PADOMES DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀS

Diskusijas Sauszemes transporta jautājumu darba grupā sākās 2017. gada jūnijā. Pēc tam, kad 2017. gada 1. jūnija sanāsmē tika sniegta vispārīga informācija, 2017. gada 21. jūnija sanāsmē tika izskatīti ietekmes novērtējumi. Igaunijas prezidentūras laikā šo priekšlikumu noteikumi tika apspriesti četrās sanāsmēs, proti, 11.9.2017., 14.9.2017., 6.10.2017. un 23.10.2017. Nodokļu jautājumu darba grupa savā 2017. gada 28. septembra sanāsmē ieteica, ka priekšlikums attiecībā uz transporta nodokļiem (priekšlikums 2017/0115 (CNS)) būtu jāapspriež Sauszemes transporta jautājumu darba grupā.

Dalībvalstis kopumā atbalsta principus "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā". Tomēr dalībvalstīm ir atšķirīgas nostājas par to, kā šie principi būtu jāīsteno. Pirmajās apspriedēs par *Eurovignette* direktīvas pārskatīšanu tika izvirzīti vairāki būtiski jautājumi:

- transportlīdzekļu, kuru masa nepārsniedz 3,5 tonnas, un autobusu iekļaušana direktīvas darbības jomā;
- detaļas, kas attiecas uz principu "piesārņotājs maksā" piemērošanu, piemēram, CO₂ klasifikācijas iekļaušana un ierosinātās izmaiņas attiecībā uz maksas par ārējām izmaksām iekasēšanu;
- elastība attiecībā uz izvēli starp sistēmu, kurā maksu nosaka atkarībā no nobrauktā attāluma, un sistēmu, kurā maksu nosaka atkarībā no laika, vai abu šo sistēmu apvienojumu atkarībā no transportlīdzekļu veida; un
- ieņēmumu no maksām par satiksmes sastrēgumiem un uzcenojumu elastīga izmantošana [...];
- iespējas paplašināšana piemērot uzcenojumus ārpus kalnu apgabaliem;
- pastiprinātas ziņošanas prasības par ieņēmumiem, ieņēmumu izlietojumu un maksas autoceļu kvalitāti;

- atbilstīgi ierosināto izmaiņu transponēšanas periodi.

Attiecībā uz pārstrādāto *EETS* direktīvu notika diskusijas par šādiem jautājumiem:

- informācijas apmaiņas izveide par nodevu maksāšanas noteikumu pārkāpējiem guva plašu atzinību, kamēr dažas dalībvalstis aicināja paātrināt darbu pie šā politikas elementa; un
- saraksts ar tehnoloģijām, ko var izmantot nodevu elektroniskai iekasēšanai, kopumā tika uzskatīts par būtisku tiesību akta elementu, kas jāiestrādā direktīvas darbības jomā;
- transponēšanas perioda atbilstība.

3. JAUTĀJUMI

Ministri tiek aicināti sniegt norādes attiecībā uz šādiem jautājumiem.

Eurovignette:

1. Vai *Eurovignette* direktīvas darbības jomas paplašināšana, to attiecinot uz visiem transportlīdzekļiem, ir pamatota ar politikas mērķiem, jo īpaši attiecībā uz publiskām finansēm, sociālo taisnīgumu, vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem starp transporta veidiem un taisnīgāku izmaksu sadali visiem ceļu lietotājiem? Vai pret visiem transportlīdzekļiem būtu jāattiecas līdzīgā veidā?
2. Vai ilgtermiņa mērķus, proti, ilgtspējīgu infrastruktūras finansēšanu, emisiju un sastrēgumu samazināšanu varētu labāk sasniegt, ja laika gaitā pārietu uz maksas iekasēšanu atbilstoši nobrauktajam attālumam nevis laikam? Kādam būtu jābūt laika periodam? Kādas ir priekšrocības un trūkumi maksas iekasēšanai atbilstoši nobrauktajam attālumam? Vai šie ienākumi būtu jāiegulda atpakaļ, lai tie sniegtu labumu ceļu lietotājiem?

EETS:

1. Vai ministri piekrīt tam, ka būtu jāatvieglo autoceļu nodevu maksāšana ārvalstīs, uzlabojot ceļu lietotāju nodevu elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu sniedzējiem atvieglojot piekļuvi nodevu iekasēšanas tirgum? Kādi pēc ministru domām būtu vispiemērotākie legislatīvie instrumenti šo izmaiņu ieviešanai?