



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2017 m. birželio 1 d.
(OR. en)

9672/17
ADD 2

Tarpinstitucinė byla:
2017/0114 (COD)

TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927
IA 95

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2017 m. birželio 1 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2017) 181 final
Dalykas:	KOMISIJS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA“, pridedamas prie Pasiūlymo dėl Direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, ir Pasiūlymo dėl Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiamos tam tikros Direktyvos 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra nuostatos dėl transporto priemonių apmokestinimo

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2017) 181 final.

Pridedama: SWD(2017) 181 final

Briuselis, 2017 05 31
SWD(2017) 181 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

Pasiūlymo dėl Direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra

ir

Pasiūlymo dėl Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiamos tam tikros Direktyvos 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra nuostatos dėl transporto priemonių apmokestinimo

{COM(2017) 275 final}
{SWD(2017) 180 final}

Santraukos lentelė
Direktyvos 1999/62/EB peržiūros poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?
Sprendžiamos keturios problemos: 1. kelių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis sudaro 17 % viso ES išmetamo CO₂ kiekio, o mažataršėmis ir netaršiomis transporto priemonėmis naudojamos nepakankamai, kad būtų pasiekti 2030 m. klimato ir energetikos sričių tikslai; 2. ES kelių kokybė prastėja, nes mažiau investuojama į infrastruktūrą ir nesilaikoma techninės priežiūros grafikų, neatsižvelgiant į ilgalaikius ekonominius padarinius; 3. kai kurios valstybės narės įsivedė pagal laiką skaičiuojamus mokesčius (vinjetes), kuriais diskriminuojami nenuolatiniai vairuotojai ir vairuotojai iš užsienio; 4. dėl kelių transporto priemonių keliamos taršos ir spūsčių visuomenė patiria daug išlaidų. Visas šias problemas galima būtų spręsti teisingai ir efektyviai nustatant kelių kainas. Tačiau rinkliavos ES taikomos ne visur ir fragmentiškai, beveik neatsižvelgiant į realiąsias kelių eksploatavimo išlaidas.
Ką reikėtų pasiekti?
Tikslas – plačiau taikyti principus „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“ ir taip skatinti tvarų ir teisingą kelių transportą: 1. nustatant kainas prisidėti prie transporto išmetamo CO₂ kiekio mažinimo; 2. prisidėti prie tinkamos kelių kokybės; 3. užtikrinti, kad kelių apmokestinimo sistemose nebūtų diskriminuojami šalyje negyvenantys vairuotojai, ir 4. išnaudoti kelių apmokestinimą kaip veiksmingą oro taršos ir spūsčių mažinimo priemonę.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumas)?
Didelis išmetamo CO₂ kiekis yra pasaulinio masto problema ir jai spręsti reikia imtis suderintų veiksmų visais lygmenimis. Šalyje negyvenančių vairuotojų diskriminavimo problema savo esme yra tarpvalstybinė ir gali būti sprendžiama tik viršvalstybiniu lygmeniu. Prastėjanti kelių kokybė, oro tarša ir spūstys turi pasekmių tiek vietos, tiek ES mastu. Norint užtikrinti laisvą žmonių ir prekių judėjimą Sąjungoje, reikia derinti nacionalinius veiksmus.
B. Sprendimai
Kokiais būdais galima pasiekti tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, tai kodėl?
Politikos galimybės skiriasi intervencijos lygiu – jis yra nuo sąlyginai menko iki didelio. Svarbiausios PO1 priemonės yra esamų nuostatų paprastinimas, taikymo srities išplėtimas įtraukiant autobusus ir, nediskriminavimo nuostatų atveju, lengvasias transporto priemones. PO2 remiasi PO1, be to, numato mokesčių diferencijavimą pagal išmetamo CO₂ kiekį, taip pat laipsnišką sunkiųjų transporto priemonių (sunkiųjų krovininių transporto priemonių ir autobusų) vinječių atsisakymą ir paskatas įvesti atstumu grindžiamą apmokestinimą. PO3 ir du jos variantai apima papildomas lengvosios transporto priemonės ir furgonams taikomas priemones, kuriomis būtų mažinamos tarpmiestinės spūstys (3a ir 3b) ir išmetamas CO₂ ir kitų teršalų kiekis, diferencijuojant lengvosios transporto priemonės taikomas rinkliavas ir naudotojo mokesčius (PO3b). Pagal PO4 laipsniškai atsisakoma visų transporto priemonių vinječių ir tampa privaloma taikyti išorinių sąnaudų mokesčius sunkiosioms transporto priemonėms. Tinkamiausia galimybė yra PO3b. PO4 būtų efektyvesnė siekiant tikslų, tačiau ją pasirinkus būtų patiriama daugiau išlaidų. Jei būtų priimtas politinis sprendimas, kai kurias PO4 priemones būtų galima perkelti į PO3b, nustatant pakankamai ilgą laipsniško įgyvendinimo laikotarpį, kad būtų galima pamažu prisitaikyti ir kad pasiskirstytų išlaidos.
Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?
Suinteresuotieji subjektai iš esmės palaiko PO1, nors kai kurios valstybės narės prieštarauja priemonėms dėl kelių kokybės. Plačiai palaikomas mažataršių transporto priemonių skatinimas (PO2), nors keletas valstybių narių laipsniškam sunkiasvorių krovininių transporto priemonių vinječių atsisakymui nepritaria. Priemonės dėl spūsčių

apmokestinimo (PO3) sulaukė kiek skeptiškos reakcijos, tačiau suinteresuotieji subjektai pritarė, kad jei jos bus įgyvendinamos, tokius mokesčius reikia taikyti visoms transporto priemonėms. PO4 vertinta santūriai, nes joje numatyta didelių įpareigojimų valstybėms narėms.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis

Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?

Pasirinkus PO3b:

- išlaidos dėl spūsčių iki 2030 m. sumažėtų 9 mlrd. EUR, būtų gaunama 10 mlrd. EUR per metus papildomų pajamų iš rinkliavų, o investicijos į kelius išaugtų 25 %;
- būtų smarkiai sumažintas išmetamas CO₂, NO_x ir kietųjų dalelių kiekis;
- pagerėtų visuomenės sveikata ir sumažėtų dėl oro taršos ir dėl eismo įvykių patiriamos išlaidos (iki 2030 m. – 0,37 mlrd. EUR);
- būtų galima sukurti iki 208 000 naujų darbo vietų, kurių teikiama nauda sudarytų 0,19 % BVP, ir
- perpus sumažinus trumpalaikių vinječių kainą, būtų prisidedama prie vienodų sąlygų ES piliečiams užtikrinimo.

Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?

Krovinių gabenimo išlaidos galėtų padidėti 1,1 %, o keleivių vežimo išlaidos liktų nepakitusios. Atitinkamų valstybių narių institucijos patirs išlaidų, susijusių su naujų rinkliavų sistemų diegimu arba esamų sistemų išplėtimu (vienkartinė investicija, kurios bendra suma sudaro 1,2–1,4 mlrd. EUR), taip pat eksploataavimo išlaidų, kurios sudarys 168–200 mln. EUR per metus. Kelių apmokestinimo išplėtimas į naujas tinklo dalis ir naujas naudotojų grupes atitiktis užtikrinimo sąnaudas kelių naudotojams galėtų padidinti 198–225 mln. EUR per metus.

Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?

Beveik 100 % krovinių gabenimo keliais bendrovių yra MVĮ. Išplėtus kelių rinkliavų taikymą, jos patirtų daugiau atitiktis užtikrinimo išlaidų. Nepaisant to, didžioji papildomų išlaidų dalis būtų perkeliama klientams, taip nežymiai (0,25 %) padidinant kainas. Dalį padidėjusių išlaidų galėtų kompensuoti galimybė mažinti transporto priemonių mokesčius.

Didesnės investicijos į infrastruktūrą turėtų didelį teigiamą poveikį statybų sektoriui.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?

Viešasis sektorius gaus papildomų pajamų, tačiau tam reikės investuoti į naujų elektroninių rinkliavų sistemų diegimą ir eksploatavimą. Galutinis poveikis būtų toks, kad valstybių narių biudžetai galėtų pasipildyti beveik 10 mlrd. EUR per metus.

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?

Tikimasi, kad sąlyginai stipriai sumažės dyzelino suvartojimas (1,3 %).

Proporcingumas?

Iniciatyva tik padedama siekti tikslų. Nenumatoma privalomo kelių apmokestinimo taikymo, tik derinami nacionaliniai veiksmai ir palengvinamas jų vykdymas. Palyginti su galima nauda, išlaidos valstybėms narėms, įmonėms ir piliečiams yra nedidelės. Taigi iniciatyva neviršijama to, kas būtina nustatytoms problemoms išspręsti ir tikslams pasiekti.

D. Tolesni veiksmai

Kada politika bus persvarstoma?

Naująjį teisės aktą Komisija įvertins 2025 m.