



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2017. gada 1. jūnijā
(OR. en)

9672/17
ADD 2

Starpiestāžu lieta:
2017/0114 (COD)

TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927
IA 95

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2017. gada 1. jūnijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	SWD(2017) 181 final
Temats:	KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS Pavaddokuments dokumentam Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, un Priekšlikums Padomes direktīvai, ar ko attiecībā uz atsevišķiem noteikumiem par transporta nodokļiem groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2017) 181 *final*.

Pielikumā: SWD(2017) 181 *final*

Briselē, 31.5.2017.
SWD(2017) 181 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

**Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu
1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas
transportlīdzekļiem,**

un

**Priekšlikums Padomes direktīvai, ar ko attiecībā uz atsevišķiem noteikumiem par
transporta nodokļiem groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas
maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem**

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

Kopsavilkuma lapa
Ietekmes novērtējums saistībā ar Direktīvas 1999/62/EK pārskatīšanu
A. Rīcības nepieciešamība
Problēmas būtība un nozīme ES mērogā
Tiek apskatītas šādas četras problēmas: 1. autotransports rada 17 % no CO₂ emisijām ES, un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļi netiek ieviesti pietiekamā mērā, lai varētu sasniegt 2030. gada klimata un enerģētikas mērķus; 2. ES autoceļu kvalitāte pasliktinās, jo samazinās ieguldījumi infrastruktūrā un ceļu uzturēšana atpaliek no grafika, neņemot vērā ilgtermiņa ietekmi uz ekonomiku; 3. dažas dalībvalstis ir ieviesušas no laika atkarīgas maksas (uzlīmes), kas diskriminē neregulāros ārzemju autovadītājus; 4. autoceļu transportlīdzekļu radītais gaisa piesārņojums un satiksmes sastrēgumi rada ievērojamas izmaksas sabiedrībai. Visas šīs problēmas var risināt, nosakot taisnīgas un efektīvas cenas par ceļu lietošanu. Tomēr autoceļu nodevu piemērošana ES ir nepilnīga un sadrumstalota un maz atspoguļo autoceļu lietošanas reālās izmaksas.
Sasniedzamie mērķi
Mērķis ir veicināt ilgtspējīgu un taisnīgu autotransporta lietošanu, plašāk piemērojot principus "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā": 1. veicinot CO₂ emisiju samazināšanu transporta nozarē ar cenu noteikšanas palīdzību; 2. veicinot pietiekamu autoceļu kvalitāti; 3. nodrošinot, ka maksas par autoceļu lietošanu iekasēšanas sistēmas nediskriminē nerezidentus autovadītājus, un 4. izmantojot maksas ceļus kā efektīvu līdzekli gaisa piesārņojuma un sastrēgumu samazināšanai.
Kāda ir ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)?
Augstas CO₂ emisijas ir globāla problēma, kas jārisina, saskaņojot rīcību visos līmeņos. Nerezidentu autovadītāju diskriminācijas problēmai ir pārrobežu raksturs, un to var atrisināt tikai pārnacionālā līmenī. Ceļu kvalitātes pasliktināšanās, gaisa piesārņojums un sastrēgumi rada ietekmi gan vietējā, gan ES mērogā. Nepieciešama valstu rīcības koordinācija, lai nodrošinātu cilvēku brīvu pārvietošanos un brīvu preču apriti visā Savienībā.
B. Risinājumi
Risinājuma iespējas izvirzīto mērķu sasniegšanai — vēlamā iespēja (ja ir), iemesli (ja nav).
Politikas iespējas (<i>PO</i>) atšķiras pēc intervences līmeņa, no salīdzinoši zema līdz augstam. <i>PO1</i> svarīgākie pasākumi ir esošo noteikumu vienkāršošana, to attiecināšana uz autobusiem / tālsatiksmes autobusiem un saistībā ar nediskriminācijas noteikumiem — uz vieglajiem transportlīdzekļiem. <i>PO2</i> pamatā ir <i>PO1</i>, un tā paredz ieviest maksas diferenciaciju atkarībā no CO₂ emisijām, nosakot pakāpenisku atteikšanos no uzlīmēm attiecībā uz smagdarba transportlīdzekļiem (SDT) (smagajiem kravas transportlīdzekļiem (SKT) un autobusiem / tālsatiksmes autobusiem) un vienlaikus stimulējot maksas iekasēšanu, pamatojoties uz nobraukto attālumu. <i>PO3</i> ir divi varianti, un tā paredz papildu pasākumus, kuri attiecas uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem un paredz risināt starppilsētu satiksmes sastrēgumu problēmu (3.a un 3.b) un mazināt CO₂ un piesārņojošo vielu emisijas, diferencējot autoceļu nodevas un lietošanas maksas attiecībā uz vieglajiem transportlīdzekļiem (<i>PO3.b</i>). <i>PO4</i> paredz pakāpeniski atteikties no uzlīmēm attiecībā uz visiem transportlīdzekļiem un padarīt obligātu maksas par ārējām izmaksām iekasēšanu no SDT. <i>PO3.b</i> ir vispiemērotākā iespēja. <i>PO4</i> būtu efektīvāka mērķu sasniegšanai, taču tā rada lielākas izmaksas. Ja par to pieņem politisku lēmumu, dažus <i>PO4</i> pasākumus var pievienot <i>PO3.b</i>, paredzot pietiekami ilgu ieviešanas periodu, lai varētu pakāpeniski pielāgoties un sadalīt izmaksas.
Ieinteresēto personu viedokļi. Kuru iespēju katra grupa atbalsta?
<i>PO1</i> pārsvarā atbalsta ieinteresētās personas, lai gan dažas dalībvalstis iebilst pret pasākumiem ceļu kvalitātes

uzlabošanai. Mazemisiju transportlīdzekļu veicināšana (*PO2*) tiek plaši atbalstīta, lai gan dažas dalībvalstis iebilst pret pakāpenisko atteikšanos no SKT uzlīmēm. Pasākumi maksas iekasēšanai par satiksmes sastrēgumiem (*PO3*) kopumā tika uzņemti skeptiski, taču ieinteresētās personas piekrita, ka šīs maksas to ieviešanas gadījumā ir jāpiemēro visiem transportlīdzekļiem. Pret *PO4* attieksme bija rezervēta, jo tas paredz stingrus pienākumus dalībvalstīm.

C. Vēlamās iespējas ietekme
Kādus ieguvumus nodrošinās vēlamā iespēja (ja tāda ir, pretējā gadījumā — galvenās iespējas)?
<i>PO3b:</i> • samazinātu satiksmes sastrēgumu izmaksas par EUR 9 miljardiem līdz 2030. gadam, radītu papildu ieņēmumus no autoceļu nodevām EUR 10 miljardu apmērā katru gadu un palīdzētu palielināt ieguldījumus autoceļos par 25 %; • būtiski samazinātu CO₂, NO_x un daļiņu emisijas; • uzlabotu sabiedrības veselību un samazinātu izmaksas, ko rada gaisa piesārņojums un avārijas (par EUR 0,37 miljardiem līdz 2030. gadam); • ļautu izveidot līdz 208 000 jaunu darbavietu un radītu papildu ieņēmumus 0,19 % apmērā no IKP; • sekmētu vienlīdzīgu attieksmi pret ES iedzīvotājiem, uz pusi samazinot īstermiņa uzlīmju cenu.
Vēlamās iespējas (ja tāda ir, pretējā gadījumā — galvenās iespējas) izmaksas
Kravas pārvadājumu izmaksas varētu palielināties par 1,1 %, bet pasažieru pārvadāšanas izmaksas nemainīsies. Iestāžu izdevumi ietvers jauno nodevu iekasēšanas sistēmu ieviešanas vai esošo sistēmu paplašināšanas izmaksas attiecīgajās dalībvalstīs (kopā — vienreizējs ieguldījums EUR 1,2–1,4 miljardu apmērā) un ekspluatācijas ikgadējās izmaksas EUR 168–200 miljonu apmērā. Maksas par autoceļu lietošanu attiecināšana uz jaunām tīkla daļām un jaunām lietotāju grupām varētu ceļa lietotājiem palielināt atbilstības nodrošināšanas izmaksas par EUR 198–228 miljoniem gadā.
Ietekme uz MVU un konkurētspēju
Gandrīz 100 % autopārvadājumu uzņēmumu ir MVU. Autoceļu nodevu paplašināšana palielinātu viņu atbilstības nodrošināšanas izmaksas; tomēr lielākā daļa papildu izmaksu tiktu nodota tālāk klientiem, radot nenozīmīgu cenu palielinājumu (mazāk par 0,25 %). Iespēja samazināt transporta nodokļus varētu daļēji kompensēt izmaksu palielināšanos. Lielāki ieguldījumi infrastruktūrā ļoti pozitīvi ietekmētu būvniecības nozari.
Vai būs nozīmīga ietekme uz valstu budžetiem un pārvaldi?
Valsts sektors gūs papildu ieņēmumus, tomēr tam būs jāsedz izmaksas, ko radīs ieguldījumi jauno elektronisko nodevu iekasēšanas sistēmu uzstādīšanā un ekspluatācijā. Neto ietekme uz dalībvalstu budžetiem varētu sasniegt pozitīvu ikgadēju saldo gandrīz EUR 10 miljardu apmērā.
Vai ir paredzama cita būtiska ietekme?
Paredzams salīdzinoši liels dīzeļdegvielas patēriņa samazinājums (par 1,3 %).
Samērīgums
Šī iniciatīva tikai veicina mērķu sasniegšanu. Tā nevis nosaka obligātu pienākumu piemērot maksu par autoceļiem, bet gan koordinē un atvieglo pašu valstu rīcību. Dalībvalstu, uzņēmumu un iedzīvotāju izmaksas ir ierobežotas, salīdzinot ar iespējamajām priekšrocībām. Tādējādi šie pasākumi nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai risinātu konstatētās problēmas un sasniegtu noteiktos mērķus.
D. Turpmākā rīcība
Kad politika tiks pārskatīta?
Komisija izvērtēs šo jauno tiesību aktu 2025. gadā.