



Eiropas Savienības
Padome

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

9673/17
ADD 2

Starpiestāžu lieta:
2017/0128 (COD)

TRANS 217
CODEC 928
IA 94

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) 191 final
Temats:	KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS Pavaddokuments dokumentam EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVAS PRIEKŠLIKUMS par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (pārstrādāta redakcija)

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2017) 191 *final*.

Pielikumā: SWD(2017) 191 *final*

Briselē, 31.5.2017.
SWD(2017) 191 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVAS PRIEKŠLIKUMS

**par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību
un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas
veicināšanu Savienībā (pārstrādāta redakcija)**

{COM(2017) 280 final}
{SWD(2017) 190 final}
{SWD(2017) 192 final}
{SWD(2017) 193 final}

Kopsavilkuma lapa
<i>Direktīvas 2004/52/EK un Komisijas Lēmuma 2009/750/EK ("EETS tiesiskais regulējums") pārskatīšanas ietekmes novērtējums</i>
A. Rīcības nepieciešamība
Problēmas būtība un nozīme ES mērogā
<i>Valstu ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas tirgos dominē vietējie monopolisti, un ES mēroga nodevu iekasēšanas pakalpojumu sniedzēji ("EETS¹ pakalpojumu sniedzēji"), paplašinot darbību jaunos tirgos, saskaras ar šķēršļiem. Līdz ar to satiksmes dalībniekiem ir nepieciešamas dažādas transportlīdzeklī iebūvētas ierīces (OBU), līgumi un rēķinu sagatavošanas kārtības, lai samaksātu ceļu lietotāju nodevas dažādās ES daļās, un tas rada lielas izmaksas un slogu.</i> <i>Cita problēma ir vienā dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu īpašnieku, kuri nesamaksā ceļu lietotāju nodevu citā dalībvalstī, relatīvā nesodāmība. Patlaban ES līmenī nav efektīva risinājuma informācijas apmaiņai par nodevu maksāšanas noteikumu pārkāpējiem. Tas noved pie nodevu ieņēmumu neiekasēšanas un atbilstīgo autovadītāju neapmierinātības, kā arī kavē tehnoloģisko pāreju no tradicionālajiem nodevu iekasēšanas punktiem uz moderniem risinājumiem nodevu iekasēšanai brīvā satiksmes plūsmā.</i>
Sasniedzamie mērķi
<i>Vispārējais mērķis: Veicināt iekšējā tirgus pareizu darbību, nodrošinot pilnu piekļuvi ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas pakalpojumu savstarpējai izmantojamībai, ievērojot satiksmes dalībnieku vajadzības un samērīgi ar tām.</i> <i>Konkrētais mērķis Nr. 1: Likvidēt šķēršļus ienākšanai tirgū un veicināt konkurētspējīga nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu tirgus attīstību.</i> <i>Konkrētais mērķis Nr. 2: Uzlabot ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekļu nodevu iekasēšanas līmeni.</i> <i>Konkrētais mērķis Nr. 3: Atcelt pārmērīgos pienākumus EETS pakalpojumu sniedzējiem.</i>
ES mēroga rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)
<i>Neapmierinošais veids, kādā nodevu elektroniskās iekasēšanas tirgus tiek organizēts dalībvalstī A, negatīvi ietekmē dalībvalstī B reģistrētus ceļu satiksmes dalībniekus, un otrādi. Tādēļ neviena dalībvalsts atsevišķi nav motivēta veikt izmaiņas, ja netiek ņemtas vērā ES iedzīvotāju un uzņēmumu intereses. To var sasniegt vienīgi, ja rīcība tiek veikta ES līmenī.</i> <i>Attiecībā uz pārrobežu nodevu iekasēšanu ir pierādījies, ka starpvaldību pieeja pati par sevi nefunkcionē. Vienīgi ES visām dalībvalstīm var ieviest efektīvu sistēmu informācijas apmaiņai par nodevu maksāšanas noteikumu pārkāpējiem.</i>
B. Risinājumi
Risinājuma varianti izvirzīto mērķu sasniegšanai. Vēlamais variants (ja ir). Iemesli (ja nav)
<i>Ir apsvērti trīs alternatīvi risinājuma varianti.</i> 1. Pašregulācija, lai sasniegtu 1. konkrēto mērķi + likumdošanas pasākumi, lai sasniegtu 2. un 3. konkrēto mērķi. Šis politikas risinājums paredz, ka Komisija ar nozari vienojas par vairākiem skaidriem darbības mērķiem, kuri izriet no pirmā konkrētā mērķa, bet atturas noteikt veidu, kā sasniegt šos mērķus. Pašregulāciju papildina saistošs regulējums, lai sasniegtu 2. un 3. konkrēto mērķi. 2. Likumdošanas pieeja, saskaņā ar kuru visas konstatētās problēmas un problēmu iemeslus risina ar ES tiesību aktu (grozot Direktīvu 2004/52/EK un Lēmumu 2009/750/EK). 3. Vienots ES ETS standarts, lai veicinātu tehnisko un procesuālo savstarpējo izmantojamību + likumdošanas pasākumi, lai veicinātu konkurenci tirgū un sasniegtu 2. un 3. konkrēto mērķi. Šajā politikas risinājuma variantā tiek samazinātas sadarbībspējīgu pakalpojumu sniegšanas izmaksas, pateicoties pamatīgai nodevu iekasēšanas sistēmu un procedūru saskaņošanai. Pārējos mērķus sniedz, veicot izmaiņas tiesību aktos. 2. politikas risinājums ir vēlamais variants. Tas ir otrs efektīvākais no mērķu sasniegšanas viedokļa, bet ir vislabākais no izmaksu un ieguvumu analīzes viedokļa.
Kādi ir dažādo ieinteresēto personu viedokļi? Atbalsts konkrētiem risinājuma variantiem.
1. PR atbalsta EETS Veicināšanas platforma (EFP) — nozares sadarbības platforma, kurā piedalās galvenie e-nodevu iekasēšanas nozares dalībnieki no 12 valstīm. Vairums EFP locekļu arī (lielākoties) atbalsta 2. PR. 2. PR ietvertie likumdošanas pasākumi lielākoties ir balstīti uz nozares un valstu iestāžu konstatētajām pašreizējo tiesību aktu nepilnībām. Gandrīz visi pasākumi saņēma lielu atbalstu no ieinteresētajām personām (jo īpaši dalībvalstīm), tomēr par vairākiem elementiem tika izteikti iebildumi. <i>Visbeidzot, 3. PR atbalsta neprofesionālie satiksmes dalībnieki, kā arī to par pareizo ceļu ir nodēvējuši atsevišķi</i>

¹ EETS: Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēma.

<i>politīki. Tomēr ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas nozares pārstāvji to lielākoties noraida.</i>
C. Vēlamā varianta ietekme
Ieguvumi no vēlamā varianta (ja tāds ir; pretējā gadījumā ieguvumi no galvenajiem variantiem)
<i>2. PR radīs ietaupījumus satiksmes dalībniekiem 370 miljonu EUR apmērā (neto pašreizējā vērtība — NPV, 2016.–2025. gads). No šiem ietaupījumiem galvenokārt iegūs kravu autopārvadājumu nozari, kuru galvenokārt veido MVU. Autoceļu tīklu pārvaldītāji gūs ietaupījumus, kas radīsies, neiepērkot nevajadzīgas OBU (NPV 48 miljoni EUR), kā arī papildu nodevu ieņēmumus, kas radīsies no labākiem pārrobežu iekasēšanas noteikumiem (150 miljoni EUR gadā). EETS pakalpojumu sniedzējiem samazināsies ar ienākšanu valstu tirgos saistītais regulatīvais slogs (NPV 10 miljoni EUR prognozētai 12 EETS pakalpojumu sniedzēju grupai). Turklāt vienlaikus paplašināsies to tirgus, kas dos papildu 700 miljonu EUR ieņēmumus gadā.</i>
Izmaksas, ko rada vēlamais variants (ja tāds ir; pretējā gadījumā izmaksas, ko rada galvenie varianti)
<i>Autoceļu tīklu pārvaldītājiem radīsies papildu izmaksas 174 miljonu EUR (NPV) apmērā, lai pielāgotu ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmas jaunajām prasībām.</i> <i>Kopējais neto paredzētais ieguvums no 2. PR (ieguvumi mīnus izmaksas) ir 254 miljoni EUR (NPV).</i>
Ietekme uz MVU un konkurētspēju
<i>Vienīgā ietekme uz MVU ir labvēlīga, tādēļ nav nepieciešami atbrīvojumi. Galvenā skarto MVU grupa ir kravu autopārvadājumu uzņēmumi. Neto pozitīvā kumulatīvā ekonomiskā ietekme uz tiem ir 300 miljoni EUR (NPV).</i> <i>Kopumā iniciatīva paaugstinās konkurētspēju nodevu elektroniskās iekasēšanas tirgū, nosakot godīgus tirgus noteikumus. Iniciatīva palīdzēs uzlabot autopārvadātāju konkurētspēju (jo tiem tiks samazināts regulatīvais slogs). Tā ļoti palielinās EETS pakalpojumu sniedzēju konkurētspēju.</i>
Vai tiks būtiski ietekmēts dalībvalstu budžets un pārvaldes iestādes?
<i>Tā kā daudzi ceļu pārvaldītāji faktiski ir valsts iestādes vai aģentūras, ceļu pārvaldītāju papildu izmaksām būs ietekme uz valstu budžetiem. Tomēr šī ietekme būs relatīvi zema (ne vairāk kā daži miljoni euro katras valsts iestādei).</i> <i>Obligātais "tālākpārdošanas modelis", saskaņā ar kuru EETS pakalpojumu sniedzējs satiksmes dalībniekiem rēķinus izraksta savā, nevis ceļa pārvaldītāja vārdā, varētu radīt īstenošanas grūtības dalībvalstīs, kuras ceļu lietotāju nodevas pielīdzina nodokļiem.</i>
Citāda būtiska ietekme
<i>Cita ietekme, salīdzinot ar jau iepriekš aprakstīto, nebūs būtiska.</i>
Proporcionalitāte
<i>Otrā politikas risinājuma pasākumi ir definēti, balstoties uz ilgstošu apspriešanos un dialogu ar visiem ETS tirgus dalībniekiem, tādēļ tie atspoguļo nozares dalībnieku kopējo nostāju. Tam būtu jāgarantē tā proporcionalitāte.</i>
D. Turpmākā rīcība
Politikas pārskatīšanas grafiks
<i>Paredzams, ka Komisija jaunā tiesību akta ietekmi analizēs 2025. gadā.</i>

C. Vēlamā varianta ietekme
Ieguvumi no vēlamā varianta (ja tāds ir; pretējā gadījumā ieguvumi no galvenajiem variantiem)
3.b PR: • līdz 2030. gadam samazinātu sastrēgumu radītās izmaksas par 9 miljardiem EUR, radītu papildu ieņēmumus no ceļu lietotāju nodevām 10 miljardu EUR apmērā gadā un palīdzētu palielināt ieguldījumus autoceļos par 25 %; • būtiski samazinātu CO₂, NO_x un cieto daļiņu emisijas; • uzlabotu sabiedrības veselību un samazinātu gaisa piesārņojuma un avāriju radītās izmaksas (0,37 miljardi EUR līdz 2030. gadam); • ļautu radīt līdz 208 000 jaunu darbvieta un papildu ieguvumus 0,19 % apmērā no IKP, un • veicinātu vienlīdzīgu attieksmi pret ES iedzīvotājiem, uz pusi samazinot maksu par īstermiņa vinjetēm.
Izmaksas, ko rada vēlamais variants (ja tāds ir; pretējā gadījumā izmaksas, ko rada galvenie varianti)
Kravas transportēšanas izmaksas pieaug par 1,1 %, bet pasažieru izmaksas nemainās. Izmaksas, kas rodas iestādēm, ietver jaunu nodevu iekasēšanas sistēmu izvietojumu vai esošo sistēmu paplašināšanu attiecīgajās dalībvalstīs (vienreizējs ieguldījums par kopējo summu 1,2–1,4 miljardi EUR), kā arī pamatdarbības izmaksas 168–200 miljoni EUR gadā. Ceļa lietotāju nodevu attiecināšana uz jaunām tīkla daļām un jaunām satiksmes dalībnieku grupām varētu palielināt satiksmes dalībnieku atbilstības nodrošināšanas izmaksas par 198–228 miljoniem EUR gadā.
Ietekme uz MVU un konkurētspēju
Gandrīz 100 % kravu autopārvadājumu uzņēmumu ir MVU. Ceļu lietotāju nodevu paplašināšana paaugstinātu to atbilstības nodrošināšanas izmaksas; tomēr lielākā daļa papildu izmaksu tiek nodotas tālāk klientiem, radot nelielu (mazāk nekā 0,25 %) cenu palielināšanos. Lielāki ieguldījumi infrastruktūrā ļoti pozitīvi ietekmētu būvniecības nozari.
Vai tiks būtiski ietekmēti dalībvalstu budžets un pārvaldes iestādes?
Publiskais sektors iegūs papildu ieņēmumus, kuru gūšanai būs nepieciešami izdevumi, ieguldot līdzekļus jaunu nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu izvietojumā un darbībā. Neto ietekme uz dalībvalstu budžetiem varētu veidot nelielu 10 miljardu EUR pārpalikumu gadā.
Citāda būtiska ietekme
Gaidāms, ka samērā būtiski (par 1,3 %) samazināsies dīzeļdegvielas patēriņš.
Proporcionalitāte
Iniciatīva tikai veicina mērķu sasniegšanu. Tā nevis reglamentē ceļu lietotāju nodevas piemērošanu, bet gan koordinē un veicina valstu rīcību. Dalībvalstīm, uzņēmumiem un iedzīvotājiem radītās izmaksas ir nelielas, salīdzinot ar potenciālajiem ieguvumiem. Tādēļ tā nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai risinātu konstatētās problēmas un sasniegtu noteiktos mērķus.
D. Turpmākā rīcība
Politikas pārskatīšanas grafiks
Komisija jauno tiesību aktu izvērtēs 2025. gadā.