

Briselē, 31.5.2017.
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Priekšlikums

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**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Iekšējā tirgus pienācīgas darbības nodrošināšanā būtiska loma ir efektīvai un uzticamai transporta sistēmai, un transports ir svarīga ekonomikas nozare. Lai gan iekšzemes transporta sistēmā vissvarīgākā loma ir autotransportam, tas rada arī vairākas sociāli ekonomiskas problēmas un kaitējumu videi (piem., klimata pārmaiņas, gaisa piesārņojumu, troksni, satiksmes sastrēgumus). Ar nobraukto attālumu saistītas maksas noteikšanai par ceļu izmantošanu var būt liela nozīme, stimulējot tīrāku un efektīvāku darbību, un tās saskaņota noteikšana ir būtiska, lai nodrošinātu taisnīgu attieksmi pret ceļu lietotājiem un ilgtspējīgu infrastruktūras finansēšanu.

Direktīva 1999/62/EK¹ ("Eurovignette" direktīva) nodrošina sīki izstrādātu tiesisko regulējumu attiecībā uz maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (SKT) par dažu autoceļu lietošanu. Direktīvas mērķis ir novērst konkurences izkropļojumus starp transporta uzņēmumiem, pakāpeniski saskaņojot transporta nodokļus un izveidojot taisnīgus mehānismus maksas iekasēšanai par infrastruktūras lietošanu. Tā nosaka transporta nodokļu minimālos līmeņus attiecībā uz SKT un kārtību, kā iekasējama maksa par infrastruktūras lietošanu, tostarp maksas diferenciāciju atkarībā no transportlīdzekļu ekoloģiskajiem raksturlielumiem.

Pēc būtības, ikgadējie transporta nodokļi ir maksājumi, kas saistīti ar faktu, ka attiecīgais transportlīdzeklis ir reģistrēts nodokļu maksātāja vārdā uz noteiktu laikposmu, un līdz ar to neatspoguļo konkrētu infrastruktūras izmantošanu. Līdzīgu iemeslu dēļ transporta nodokļi nav efektīvi, lai stimulētu tīrākas un efektīvākas darbības vai samazinātu sastrēgumus. Savukārt autoceļu nodevas, kas ir tieši saistītas ar ceļa izmantošanu, ir daudz piemērotākas šo mērķu sasniegšanai.

Transporta nodokļu piemērošana rada izmaksas, kas nozarei līdz šim bija jāsedz jebkurā gadījumā, pat ja dalībvalstis iekasē autoceļu nodevas. Tāpēc transporta nodokļi var būt šķērslis autoceļu nodevas ieviešanai.

Tādēļ dalībvalstīm būtu jāpiešķir plašākas pilnvaras samazināt transporta nodokļus, proti, samazinot minimālās likmes, kas noteiktas Direktīvā 1999/62/EK. Lai līdz minimumam samazinātu konkurences traucējumu risku autopārvadātāju vidū, kas veic uzņēmējdarbību dažādās dalībvalstīs, šādam samazinājumam būtu jābūt pakāpeniskam.

Iniciatīva veicina Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) īstenošanu, samazinot nodokļu slogu, kas saistīts ar smago kravas transportlīdzekļu minimālajiem nodokļiem.

• Atbilstība spēkā esošajiem noteikumiem šajā politikas jomā

Šis priekšlikums ir iesniegts kopā ar citu priekšlikumu, kura mērķis ir novērst nepilnības Direktīvas 1999/62/EK III nodaļā, kas attiecas uz ceļu nodevām un lietošanas maksu, lai labāk īstenotu dažus minētās direktīvas mērķus. Šajā pēdējā minētajā priekšlikumā jo īpaši tiek

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīva 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42.–50. lpp.).

veicināta ceļu nodevu piemērošana, piemēram, ceļu maksas iekasēšana, pamatojoties uz nobraukto attālumu.

Šim priekšlikumam ir tāds pats pamatmērķis — grozīt direktīvas II nodaļu attiecībā uz smago kravas transportlīdzekļu nodokļiem. Ierosinātais grozījums ir pakāpeniski samazināt minimālās likmes līdz nullei, īstenojot pasākumus 5 posmos, ko realizēs 5 gadus pēc kārtas, katrā posmā samazinot minimālo likmi par 20 % no aktuālās minimālās likmes. Mērķis ir nodrošināt stimulu pāriet uz maksu iekasēšanu, proti, ceļu nodevu piemērošanu atkarībā no nobrauktā attāluma.

- **Saskanība ar citām ES politikas jomām**

Šī iniciatīva atbilst Komisijas centieniem izveidot Enerģētikas savienību un ir daļa no tādu priekšlikumu kopuma, kas attiecas uz mazemisiju transportu², tostarp par CO₂ emisiju regulu pārskatīšanu attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem, un priekšlikumiem saistībā ar sertificēšanu un kravas automobiļu un autobusu radīto CO₂ emisiju uzraudzību un ziņošanu par tām, un saistītajām iniciatīvām autotransporta jomā, jo īpaši par tiesību aktu pārskatīšanu attiecībā uz sadarbībspējīgiem elektroniskiem nodevu iekasēšanas pakalpojumiem un to noteikumu pārskatīšanu, ar kuriem reglamentē iekšējo tirgu autopārvadājumu jomā un autobusu un tālsatiksmes autobusu pakalpojumu jomā.

Ierosinātās izmaiņas atbilst mērķiem, kas noteikti 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu³, kurā pausts aicinājums virzīties uz principu “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā” pilnīgu piemērošanu, lai varētu nodrošināt ilgtspējīgāku transportu un infrastruktūras finansēšanu.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Direktīvas 1999/62/EK juridiskais pamats ir EK Līguma 71. un 93. pants (tagad 91. un 113. pants).

Šis priekšlikums ietekmē direktīvas noteikumus, kas attiecas uz smago kravas transportlīdzekļu nodokļiem, — tā ir joma, attiecībā uz kuru piemēro LESD 113. pantu.

Attiecībā uz grozījumiem citos direktīvas noteikumos — tie visi ietilpst LESD 91. panta 1. punkta darbības jomā un uz tiem attiecas augstāk minētais atsevišķais tiesību akta priekšlikums.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

ES un dalībvalstis dala kompetenci transporta jomas regulēšanā saskaņā ar LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu un iekšējā tirgus jomā saskaņā ar LESD 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu. Tomēr Savienības noteikto minimālo līmeņu pakāpenisku samazināšanu var veikt tikai pati Savienība.

Bez ES intervences dalībvalstīm joprojām būtu pienākums piemērot minimālo transporta nodokli, pat ja tās ir ieviesušas vai plāno ieviest piemērotāku instrumentu, lai atgūtu infrastruktūras izmaksas, kas tieši saistītas ar konkrētu infrastruktūras izmantošanu. Šis pienākums tām neļautu ar transporta nodokļa atlaidēm kompensēt kravu pārvadājumu nozari

² COM(2016) 501 *final*: Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija.

³ COM(2011) 144 *final*: Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu.

tādā pašā apmērā attiecībā uz potenciāli palielinātām izmaksām, kas rodas saistībā ar šāda instrumenta ieviešanu attiecībā uz SKT.

- **Proporcionalitāte**

Ierosinātais pasākums veicina tikai izvirzīto mērķu sasniegšanu, proti, principu “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā” konsekventu piemērošanu, un nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs šajā nolūkā.

II nodaļas mērķtiecīga grozīšana ir nepieciešama, lai ļautu dalībvalstīm pakāpeniski samazināt smago kravas transportlīdzekļu nodokļus.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā grozāmais tiesību akts ir direktīva, grozošā akta formai principā ir jābūt tādai pašai.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Komisija 2013. gadā publicēja savu izvērtējumu par Direktīvu 1999/62/EK⁴. Ārējs “Izvērtējums par politikas īstenošanu attiecībā uz maksas iekasēšanu par ES infrastruktūras izmantošanu un par šīs politikas ietekmi kopš 1995. gada” tika publicēts 2014. gada janvārī⁵. Šajos izvērtējumos pašreizējā tiesību sistēmā tika konstatētas dažādas problēmas saistībā ar SKT autoceļu nodevām. Visas šīs problēmas tiek risinātas paralēlā priekšlikumā, ar ko groza direktīvas III nodaļu, savukārt šī iniciatīva ir vērsta tikai uz to, lai tiktu veicināta maksu iekasēšana par nobraukto attālumu.

Lai gan 24 dalībvalstis ir ieviesušas noteiktu maksu par ceļu lietošanu un ir tendence virzīties uz nodevu iekasēšanu visā tīklā atkarībā no nobrauktā attāluma, šī pāreja notiek lēni un visā Savienībā ir vērojama nekonsekvence. Izvērtējumā tika konstatētas būtiskas atšķirības valstu politikā attiecībā uz autoceļu nodevām un tika secināts, ka saskaņotības trūkums gan attiecībā uz maksas veidu (laikam piesaistītas uzlīmes; iekasēšana atkarībā no nobrauktā attāluma), gan izmantoto tehnoloģiju tās iekasēšanai rada papildu administratīvo slogu un izmaksas valsts iestādēm un lietotājiem.

Komisija 2013. gadā publicēja kopsavilkumu par pasākumiem, to skaitā transporta nodokļiem, kas internalizē vai samazina transporta nozares ārējās izmaksas⁶.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām notika atbilstoši obligātajiem standartiem par apspriešanos ar ieinteresētajām personām, kas noteikti Komisijas 2002. gada 11. decembra paziņojumā (COM(2002)704 *final*).

Tika izmantotas atklātas un mērķtiecīgas apspriešanas metodes un dažādi apspriešanas rīki.

⁴ Ex-post izvērtējums par grozīto Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, SWD(2013) 1 *final*.

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>.

⁶ SWD(2013) 269 *final*, ziņojums saskaņā ar Direktīvas 1999/62/EK 11. panta 4. punktu.

1. Standarta 12 nedēļu atklāta tiešsaistes sabiedriskā apspriešana tika organizēta tīmekļa vietnē “Jūsu balss Eiropā”, izmantojot aptaujas anketas.

Atklātā sabiedriskā apspriešana notika no 8. jūlija līdz 5. oktobrim, pieņemot arī novēlotas atsauksmes. Anketu pamatā bija novērtēšanā konstatētās problēmas, un bija ietverti jautājumi par taisnīgumu maksas (nodokļi un nodevas) noteikšanā par ceļu izmantošanu.

Komisija saņēma 135 atbildes uz anketas jautājumiem, kā arī 48 papildu dokumentus. Šīs atbildes aptvēra dažādas ieinteresēto personu grupas, tostarp transporta uzņēmumus (42 %), patērētājus/iedzīvotājus (14 %), valsts iestādes (13 %), būvniecības nozares pārstāvjus (7 %), sabiedriskā transporta asociācijas (4 %) un nodevu iekasēšanas pakalpojumu/risinājumu sniedzējus (4 %).

2. Mērķtiecīga apspriešanās ar konkrētām ieinteresētajām personām un speciālistiem notika visā ietekmes novērtējuma procesā un ietvēra:

- a) vairākus tematiskus seminārus ar ieinteresētajām personām un dalībvalstu pārstāvjiem, ko Komisija organizēja 2015. gada septembrī un oktobrī;
- b) konferenci par autoceļu iniciatīvām, kas notika 2016. gada 19. aprīlī;
- c) 21 interviju ar ieinteresētajām personām, kuras tika atlasītas, pamatojoties uz īpašām datu vajadzībām; intervijas veica darbuzņēmējs, gatavojot ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu.

Kopsavilkums par saņemto informāciju un rezultātu izmantošanu

Lielākā daļa atklātās sabiedriskās apspriešanas respondentu uzskatīja, ka atšķirīgas nodokļu un maksājumu sistēmas var izkropļot tirgu, tādēļ tie atbalsta saskaņošanu ES līmenī.

Dažas ieinteresētās personas izteica viedokli, ka transporta nodokļu uzlikšana, no vienas puses, un ceļu lietošanas maksas noteikšana, no otras puses, radītu dubultu slogu. Ieinteresētās personas uzskatīja, ka ES mēroga noteikumu saskaņošana par autoceļu nodevām būtu ideāls risinājums, jo tas radītu godīgu konkurenci, nevis atbalstītu sabiedrības valstīs, kur ir zemāki nodokļi.

Daudzas aptaujātās ieinteresētās personas arī uzsvēra, ka katra izmaksu palielināšanās saistībā ar lielākiem maksājumiem par ceļu lietošanu būtu jākompensē, samazinot citus ar transportu saistītus nodokļus.

• **Ekspertu atzinumu apkopošana un izmantošana**

Problēma tika definēta, balstoties uz izvērtējumiem, kuros daļēji izmantoja ārēju ekspertīzi (“Izvērtējums par politikas īstenošanu attiecībā uz maksas iekasēšanu par ES infrastruktūras izmantošanu un par šīs politikas ietekmi kopš 1995. gada”, “Rokasgrāmatas par transporta ārējām izmaksām atjauninājums”⁷), ko papildināja papildu izpēte.

⁷

Ricardo-AEA et al. (2014), Rokasgrāmatas par transporta ārējām izmaksām atjauninājums: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

Turklāt 2012. gadā tika veikts pētījums, kurā analizēti pasākumi transporta nozares ārējo izmaksu internalizācijai⁸.

Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu⁹, kas tika pabeigts 2017. gada aprīlī, palīdzēja veikt ārējs darbuzņēmējs.

- **Ietekmes novērtējums**

Šo iniciatīvu papildina ietekmes novērtējums, par kuru ir saņemts pozitīvs atzinums, ar Regulējuma kontroles padomes paustajiem iebildumiem. Šīs piezīmes tika ņemtas vērā pārskatītajā ietekmes novērtējumā kopā ar pielāgojumiem, kas skaidroti ietekmes novērtējuma ziņojuma I pielikumā. Tika izskatīti četri politikas risinājumi, kas atspoguļo pieaugošu reglamentācijas līmeni, proti, secīgas iespējas (no *PO1* līdz *PO4*), kas pamatojas cita uz citu. Pasākumi saistībā ar nodokļiem tika analizēti kopā ar pasākumiem, kas saistīti ar autoceļu lietošanas maksu.

Pirmā politikas iespēja (*PO1*) ietver izmaiņas tiesību aktos, lai atjauninātu tikai dažus direktīvas noteikumus un paplašinātu tās piemērošanas jomu, attiecinot to arī uz autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, kā arī vieglajiem kravas automobiļiem, mikroautobusiem un vieglajiem pasažieru automobiļiem, lai atrisinātu visas konstatētās problēmas. Izmaiņas saistībā ar direktīvas III nodaļas prasību atjaunināšanu (ceļu nodevas un lietošanas maksa). II nodaļa netiktu grozīta.

PO2 paredz pakāpeniski pārtraukt laikam piesaistītās lietošanas maksas attiecībā uz smagdarba transportlīdzekļiem ar mērķi risināt problēmas, kas saistītas ar CO₂ un piesārņojošo vielu emisijām, plašāk ieviešot maksas iekasēšanu atbilstoši nobrauktajam attālumam.

Politikas iespējā *PO3* (ar a) un b) variantu) ietverti papildu pasākumi vieglajiem transportlīdzekļiem, risinot problēmas, ko rada starppilsētu satiksmes sastrēgumi (*PO3a* un *PO3b*), kā arī CO₂ un piesārņojošo vielu emisijas no visiem transportlīdzekļiem (tikai *PO3b*).

Visbeidzot, politikas iespēja *PO4* noteiktu, ka maksa par ārējām izmaksām ir obligāta SDT, un pakāpeniski attiecībā uz visiem transportlīdzekļiem atceltu iespēju noteikt maksu atkarībā no laika, lai pieejama būtu tikai iespēja iekasēt maksu atkarībā no nobrauktā attāluma.

Otrā, trešā un ceturtnā iespēja ietvēra arī iespēju samazināt transporta ikgadējo nodokli smagajiem kravas transportlīdzekļiem, nosakot zemāku likmi nekā spēkā esošā direktīvā noteiktā minimālā likme, ja tiem attiecīgajā dalībvalstī tiek piemērota maksa atkarībā no nobrauktā attāluma. Ietekmes novērtējumā tika konstatēts, ka atkarībā no dalībvalstu izdarītās izvēles arī saistībā ar maksas iekasēšanas atbilstoši nobrauktajam attālumam ieviešanu iespēja samazināt transporta nodokļus varētu samazināt slogu pārvadātājiem par aptuveni EUR 2 miljardiem (salīdzinājumā ar aptuveni EUR 3 miljardiem, kas pašlaik tiek samaksāti SKT nodokļos).

Ņemot vērā to, ka politikas iespējās no *PO2* līdz *PO4* (alternatīva dalībvalstīm ir neiekasēt šo maksu) ir paredzēts aizstāt pašreizējās nodevu sistēmas, kas atkarīgas no laika, ar sistēmām, kas atkarīgas no nobrauktā attāluma, ietekmes novērtējums skaidri liecina, ka *PO4* iespēja ir

⁸ CE Delft et al., 2012, "An inventory of measures for internalising external costs in transport", http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁹ Ricardo et al. (2017), Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums saistībā ar Direktīvas 1999/62/EK pārskatīšanu.

visefektīvākā, taču radīs vislielākās izmaksas, lai sasniegtu paredzētās priekšrocības. *PO1* varētu sekmēt mērķu sasniegšanu tikai ļoti ierobežotā veidā, toties praktiski bez maksas. *PO2* un *PO3* ietekme ekonomikas, sociālajā un vides jomā ir līdzsvarotāka un nodrošinātu rezultātus par saprātīgu cenu.

Ietekmes novērtējumā par labāko tika atzīta *PO3b* iespēja, kurā noteikta diferencēta maksa vieglajiem transportlīdzekļiem atkarībā no to CO₂ un piesārņojošo vielu emisijām, un to var papildināt ar prasību vismaz daļā no tīkla iekasēt no SDT maksu par ārējām izmaksām un pietiekami ilgā laikposmā pakāpeniski atcelt vieglajiem transportlīdzekļiem maksu, kas atkarīga no laika. Minētie pasākumi ir saglabāti šajā priekšlikumā, izstrādājot risinājumu, kas ir starp *PO3b* un *PO4* iespēju, taču tuvāk *PO4*.

PO3b vai *PO4* iespējas īstenošana līdz 2030. gadam samazinātu izmaksas saistībā ar satiksmes sastrēgumiem par 2,5–6 % jeb EUR 9–22 miljardiem, nodrošinātu papildu ieņēmumus no autoceļu nodevām EUR 10–63 miljardu apmērā gadā un palīdzētu palielināt ieguldījumus autoceļu infrastruktūrā par 25–260 %, salīdzinot ar pašreizējo līmeni.

Tas būtiski samazinātu autotransporta radīto CO₂, NO_x un daļiņu emisiju apjomu. Tam būtu pozitīva ietekme uz sabiedrības veselību — proporcionāli gaisa piesārņojuma samazinājumam, un tas ļautu līdz 2030. gadam ietaupīt izmaksas saistībā ar gaisa piesārņojumu un avārijām EUR 370 miljonu līdz EUR 1,56 miljardu apmērā, izsakot pašreizējā vērtībā.

PO3b un *PO4* ļautu radīt 62 000–152 000 jaunu darbavietu, ja kaut vai tikai 30 % no ceļa nodevu papildu ieņēmumiem tiktu ieguldīti atpakaļ autoceļu uzturēšanā. Turklāt visas šīs iespējas sekmētu vienlīdzīgu attieksmi pret ES iedzīvotājiem, uz pusi samazinot īstermiņa uzlīmju cenu.

PO3a un *3b* iespēja paaugstinātu transporta izmaksas kravas pārvadājumu nozarē par 1,1 %, bet pasažieru transporta izmaksas nemainītos. *PO4* gadījumā pasažieru un kravas transporta izmaksas varētu palielināties par 1,3–2,0 % — atkarībā no tā, kā dalībvalstis faktiski ieviestu maksas piesaisti nobrauktajam attālumam (iespējams, arī tās valstis, kas patlaban neiekasē maksu par atsevišķām transportlīdzekļu kategorijām). Iestādēm būtu jāsedz izmaksas, kas rastos jaunu iekasēšanas sistēmu ieviešanas dēļ vai esošo sistēmu paplašināšanas dēļ, un attiecīgajām dalībvalstīm kopā tas līdz 2030. gadam izmaksātu EUR 2–3,7 miljardus. Maksas par autoceļu lietošanu attiecināšana uz jaunām tīkla daļām un jaunām lietotāju grupām palielinātu ceļa lietotājiem atbilstības izmaksas par EUR 198–850 miljoniem gadā, sākot no 2025. gada.

Ietekme uz MVU, tostarp visā autopārvadājumu nozarē, būtu ierobežota, jo ceļu nodevas veido tikai nelielu daļu no kopējām transporta izmaksām. Jebkurš izmaksu pieaugums vai nu tiek nodots tālāk klientiem, vai arī to var kompensēt nodokļu atlaides, kas kļūs iespējamās, grozot direktīvas II nodaļu.

• **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Ar priekšlikumu dalībvalstīm dotu iespēju pakāpeniski samazināt ikgadējos nodokļus, ko piemēro smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa ir lielāka par 12 tonnām. Šis grozījums kopā ar ierosināto laikam piesaistīto lietošanas maksu pakāpenisko atcelšanu varētu nodrošināt netraucētu pāreju no vienotas likmes nodokļu un nodevu sistēmas uz progresīvāku, samērīgāku un pielāgojamāku sistēmu maksas iekasēšanai atbilstoši lietojumam.

Samazinot transporta nodokli, ko pārvadātāji (kas visi ir MVU un vairumā gadījumu mikrouzņēmumi) maksā par SKT izmantošanu, tiktu nodrošināta kompensācija par iespējamiem ceļu nodevu palielinājumiem, kas saistīti ar nodevu sistēmu, kurā maksu iekasē par nobraukto attālumu.

Iniciatīvai varētu būt zināma pozitīva ietekme uz pārvadājumu nozares konkurētspēju, samazinot ekspluatācijas nodokļu izmaksas operatoriem dalībvalstīs, kas izvēlas pazemināt transporta nodokli. Ja pēc pārejas perioda kāda dalībvalsts izvēlas noteikt nodokli EUR 0 apmērā, tas samazinātu arī regulatīvo un administratīvo slogu.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā tiek ievērotas pamattiesības un tas atbilst principiem, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI JAUTĀJUMI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ietekmes novērtējuma ziņojumā ir uzskaitīti septiņi pamatrādītāji, kas tiks izmantoti šā procesa uzraudzībai saistībā ar galvenajiem politikas mērķiem — smagdarba transportlīdzekļu CO₂ emisiju īpatsvara attīstība; ar nodevām apliktās ceļu infrastruktūras stāvoklis; ceļu maksu proporcionalitāte un sociālo izmaksu segšana no tām; satiksmes sastrēgumu līmenis ES starppilsētu tīklā.

Lai novērtētu tiesību aktu ietekmi, būtu jāveic rūpīgs izvērtējums pēc visu izmaiņu pakāpeniskas ieviešanas. Piemērots termiņš šāda izvērtējuma veikšanai būtu pieci gadi pēc tam, kad jaunās sistēmas piemērošana tiks sākta visā pilnībā. Starpposma pasākumu ietekmi var izvērtēt agrāk.

- **Paskaidrojošie dokumenti (attiecībā uz direktīvām)**

Ņemot vērā priekšlikuma darbības jomu un to, ka tiek grozīta tikai Direktīva 1999/62/EK, kuru visas dalībvalstis ir pilnībā transponējušas, pieprasīt paskaidrojošus dokumentus nav pamata un tas nebūtu proporcionāli.

- **Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīks skaidrojums**

Priekšlikumā iekļauti šādi elementi.

II nodaļa — Virsraksts

II nodaļas virsraksts ir pielāgots, lai atspoguļotu to, ka pēc direktīvas piemērošanas jomas paplašināšanas, ņemot vērā paralēlos grozījumus citos minētās direktīvas noteikumos, šīs nodaļas noteikumi attiecas tikai uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

3. pants — Transporta nodokļu darbības joma

Šā panta 1. punkta pirmais teikums ir grozīts, lai varētu pareizi atsaukties uz grozītās direktīvas 1. panta a) apakšpunktu attiecībā uz tās darbības jomu.

I pielikums

Ir ierosināts I pielikumu iedalīt vairākās secīgās tabulās, kas atspoguļo minimālo likmju pakāpenisku samazinājumu piecos gados. Pirmā tabula atbilst pašreizējā I pielikuma noteikumiem, savukārt pārējās piecas tabulas ietver attiecīgos skaitļus, attiecīgā gadījumā¹⁰ katru reizi samazinot tos par 20 %, salīdzinot ar pašreizējo līmeni.

¹⁰

Protams, netiek ierosināts grozīt minimālo līmeni, kas pašlaik ir EUR 0.

Priekšlikums

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

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 113. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu¹¹,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas¹²,

saskaņā ar īpašu likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Komisija 2011. gada 28. marta Baltajā grāmatā¹³ noteica mērķi pāriet uz principu “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā” pilnīgu piemērošanu, lai radītu ieņēmumus un nodrošinātu finansējumu turpmākiem ieguldījumiem transporta nozarē.
- (2) Pēc būtības, ikgadējie transporta nodokļi ir neatlīdzināmi maksājumi, kas saistīti ar faktu, ka attiecīgais transportlīdzeklis ir reģistrēts nodokļu maksātāja vārdā uz noteiktu laikposmu, un līdz ar to neatspoguļo konkrētu infrastruktūras izmantošanu. Līdzīgu iemeslu dēļ transporta nodokļi nav efektīvi, lai stimulētu tīrākas un efektīvākas darbības vai samazinātu sastrēgumus.
- (3) Autoceļu nodevas, kas ir tieši saistītas ar ceļa izmantošanu, ir daudz piemērotākas šo mērķu sasniegšanai. Saskaņā ar Direktīvas 1999/62/EK 7.k pantu dalībvalstis, ieviešot autoceļu nodevas, var paredzēt valstu pārvaldītājiem attiecīgas kompensācijas par tām.
- (4) Transporta nodokļu piemērošana rada izmaksas, kas nozarei līdz šim bija jāsedz jebkurā gadījumā, pat ja dalībvalstis iekasē autoceļu nodevas. Tāpēc transporta nodokļi var būt šķērslis autoceļu nodevas ieviešanai.
- (5) Tādēļ dalībvalstīm būtu jāpiešķir plašākas pilnvaras samazināt transporta nodokļus, proti, samazinot minimālās likmes, kas noteiktas Direktīvā 1999/62/EK. Lai līdz minimumam samazinātu konkurences traucējumu risku autopārvadātāju vidū, kas veic uzņēmējdarbību dažādās dalībvalstīs, šādam samazinājumam būtu jābūt pakāpeniskam.
- (6) Tāpēc Direktīva 1999/62/EK būtu attiecīgi jāgroza,

¹¹ OV C , , . lpp.

¹² OV C , , . lpp.

¹³ 2011. gada 28. marta Baltā grāmata “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”, COM(2011) 144 galīgā redakcija.

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 1999/62/EK groza šādi:

- (1) II nodaļas virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Transporta nodokļi smagajiem kravas transportlīdzekļiem”;
- (2) direktīvas 3. panta 1. punkta ievadformulējumu aizstāj ar šādu:
“Transporta nodokļi, kas minēti 1. panta a) apakšpunktā, ir šādi:”;
- (3) direktīvas I pielikumu groza tā, kā noteikts šīs direktīvas pielikumā.

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz . Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsaucē.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā—
priekšsēdētājs*