

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par Eiropas Parlamenta un Padomes lēmuma priekšlikumu par grozījumiem direktīvā Nr. 1999/62/EC par smagsvara transporta aplikšanu ar nodokli par atsevišķu infrastruktūru izmantošanu

(COM(2003) 448 galīgā red. - 2003/0175 COD)

(2004/C 241/16)

2003. gada 12. septembrī Padome, saskaņā ar Eiropas Kopienas Dībināšanas līguma 71. pantu, nolēma konsultēt Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par Eiropas Parlamenta un Padomes lēmuma priekšlikumu par grozījumiem direktīvā Nr. 1999/62/EC par smagsvara transporta aplikšanu ar nodokli par atsevišķu infrastruktūru izmantošanu

Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un Informācijas sabiedrības darba grupa, kas nodarbojas ar Komitejas darbu izstrādāšanu attiecīgā jomā, 2004. gada 10. maijā pieņēma savu atzinumu (Ziņojumu sniedzējs bija: J. SIMONS kungs).

Tās 409. plenārajā sesijā 2004. gada 2. un 3. jūnijā (2004. gada 3. jūnija sēdē), Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja pieņēma sekojošu atzinumu ar balsīm "par" 109, "pret" 82, "atturējās" 7.

1. Ievads

1.1 2003. gada 23. jūlijā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja, pieņēma priekšlikumu par izmaiņām direktīvā Nr. 1999/62/EC, tā saucamajā direktīvā "Eurovignette" (Eiropas nodokļa nomaksāšanas zīme - Eurovinjete).

1.2 Komisija izpilda uz Eiropas Padomes Kopenhāgenas 2002. gada 12. un 13. decembra un Briseles 2003. gada 20. un 21. marta lūgumus, ar kuriem tā uzaicināja no šī brīža un vēlākais līdz 2003. gada pirmā pusgada beigām sagatavot priekšlikumus attiecībā par "jauno Eurovinjetes direktīvu"

1.3 Izskatāmais priekšlikums atbilst arī Eiropas Parlamenta vēlmei, kura apstiprināja nepieciešamību infrastruktūru aplikšanai ar nodokli, 2003. gada 12. februārī pieņemot ziņojumu par Baltās grāmatas atzinumiem.

1.4 Šīs direktīvas priekšlikuma mērķis ir uzlabot maksu piemērošanu, kas saistītas ar izmantojamo infrastruktūru lietošanu. Tā labāk nekā "Eurovinjetes direktīva" ļauj piemērot principu, pēc kura "lietotājam jāsedz izmaksas, kuras viņš rada uzņēmumam", jo šī piedāvātā sistēma ļauj nošķirt nodokļus atkarībā no automašīnas tipa, vietas un laika.

1.5 Izvēlētais mērķis nekādā gadījumā nav palielināt transporta sektora vispārējo aplikšanu ar nodevām un periodiskiem maksājumiem, bet izstrādāt daudz precīzāku skatījumu uz situāciju, lai praktizētās cenas labāk atbilstu dažādo lietošanas veidu izmaksām.

1.6 Šajā stadijā Komisija ierobežojas ar smagsvara transporta aplikšanu ar nodokli par ceļu transporta infrastruktūru

lietošanu. Tā sev patur tiesības atsaukties uz sektorālās direktīvas attiecībā par gaisa, upju un jūras sektoru infrastruktūru lietošanas aplikšanu ar nodokli; tā gribētu, lai Dalībvalstis un lielās pilsētas izstrādātu attiecīgu pieeju attiecībā pret privātajām automašīnām.

1.7 Attiecībā uz dzelzceļa sektoru, Komisija atgādina, ka aplikšana ar nodokli jau iekļauta pirmajā dzelzceļa paketē.

2. Vispārīgas piezīmes

2.1 Komiteja atbalsta Komisijas priekšlikumu, kurā tā paredz veikt izmaiņas direktīvā Nr. "Eurovignette" Nr. 1999/62/EC attiecībā par smagsvara transporta aplikšanu ar nodokli par atsevišķu infrastruktūru izmantošanu, lai tā ļautu labāk piemērot principu, pēc kura infrastruktūru lietotājiem ir jāsedz izmaksas, kas radušās uzņēmumam.

2.2 Pēc Komitejas paziņojumā teiktā, šī priekšlikuma par grozījumiem otrā priekšrocība ir tā, ka tā mēģina izbeigt ieturēšanas sistēmas pieaugošo dažādību, kas sāk parādīties Dalībvalstīs.

2.3 atsevišķās valstīs ārvalstīs reģistrēto automašīnu ieguldījums infrastruktūru

— izmaksās ir nepietiekams;

— patreizējo nacionālo sistēmu taksāciju atšķirības Eiropas Savienības ietvaros un kopēju principu trūkums;

- transporta infrastruktūru finansējums;
- ietekme uz izmaksām, kas saistītas ar ceļu pārslodzi;
- ietekme uz izmaksām, kas saistītas ar ceļu satiksmes negadījumiem;
- ietekme uz izmaksām, kas saistītas ar apkārtējo vidi.

2.4 Šī būs pirmā reize, kad šāda veida mēģinājums gūs panākumus. Tā būs pat vairāk kā utopija, ja pēdējo trīs iemeslu maksājumu ietekme ir heterogēna, un ka tā balstās uz radikāli savādāku pieeju ne kā to, kas pieņemta pirmajiem trijiem.

2.5 Kā Komiteja uzsvēra savā paziņojumā par balto grāmatu (COM(1998) 466 galīgā red.)⁽¹⁾, princips pēc kura "lietotājam jāsedz izmaksas, kuras viņš rada uzņēmumam" var tikt piemērots vienīgi tad, ja tas ir sasniedzis pieņemamu nostāju dažādo izmaksu elementu piemērošanai par masu, un ja visi transporta veidi ir uzskatīti par līdzvērtīgiem. Tāpat Komiteja uzskata, ka pirms uzsākt principa "lietotājs – maksātājs" ieviešanu, vajadzētu būt skaidram par finansu neitralitāti, kurai būs jābūt operācijas pamatā, un veids, kādā tā varētu būt nodrošināta. Komisija šeit paredz daudzas problēmas, jo atsevišķās valstīs visievērojamākā kompensāciju iespēja, tas ir, nodokļu daļēja vai pilnīga atcelšana attiecībā uz automašīnām, būs acīm redzami nepietiekama, vismaz tāpēc, ka kopienas līmenī pastāv obligātais minimums.

2.6 Šeit jāpiemin liela atšķirība, kas patreiz raksturo nacionālās sistēmas un reglamentāciju, arī tad, ja šis modelis ir savādāks.

2.7 Komisijas priekšlikums ietver ierobežojumus, kuri ļauj Dalībvalstīm ieviest nodokļu aplikšanas sistēmu smagsvara transportam, kura kopējais maksimālais svars ir lielāks par 3,5 tonnām. Patreiz spēkā esošajā direktīvā "Eirovinjete" fiksētais maksimālais limits ir līdz 12 tonnām. Pēc Komitejas paziņojuma, no vienas puses, ņemot vērā to, ka šīs izmaksas saistītas gan ar transportu, gan drošību, sastrēgumu brīdinājumi un prettrokšņa sienas ir ietveramas priekšlikuma piemērošanas laukā, un no otras puses, ka tūrisma transports un kravas automašīnas vai mazas kravas automašīnas, kuru kopējā masa ir zemāka par 3,5 tonnām, arī piedalās šo izmaksu segšanā, tad šim automašīnām visbeidzot jābūt izslēgtām no priekšlikuma direktīvas piemērošanas lauka. Tas ir tieši tas pats, ko Komisija uzsvēra savā 2001. gada Baltajā grāmatā zem nosaukuma "Kopējā transporta politika līdz 2010. gadam: laiks izvēlei". Neskatoties uz to, ka Komisija bija noformulējusi pietiekami lielu skaitu grozījumu priekšlikumus, kuri ne vienmēr tieši skāra grozāmā reglamenta piemērošanas lauku, un ka nav iemesla iebilst direktīvas paplašināšanai uz mazajām smagajām automašīnām, smagajām automašīnām un tūrisma transportu, Komiteja uzskata, ka ir nepieciešams sekot Komisijas norādei attiecībā par katras Dalībvalsts un katras lielas pilsētas individuālo pieeju šim precīzajam punktam, īpaši ņemot vērā atšķirības, kuras pastāv starp valstīm. Šis priekšlikums par labojumiem nav tā vieta, kur iekļaut šo transportu veidus, tas ir,

tūrisma transportu un smagās automašīnas, kuru kopējā masa nepārsniedz 3,5 tonnas.

2.8 Ja Komisija piekrīt apgalvot, ka tas būs tikai ieguvums iekšējā tirgus funkcionēšanai, likumdošanā var ierobežoties uz smagsvara transportu, no tās izslēdzot tūrisma transportu, tomēr politisku iemeslu dēļ tā riskē iedragāt zinātnisko sistēmu, uz kuras balstās infrastruktūru izmaksu aprēķini. Būs loģiski pieturēties pie patreizējā maksimālā limita līdz 12 tonnām smagajām automašīnām. Kā savā izklāstā par motīviem konstatē Komisija, daļa smago automašīnu ar mazāko masu starptautiskajā transportā ir tik mazskaitlīgi, ka ietekme uz iekšējā tirgus funkcionēšanu un par tūrisma transportu ir niecīga.

2.9 Komiteja kopā ar Komisiju uzskata, ka jebkuram infrastruktūru lietotājam jāsedz izmaksas, kādas tas rada uzņēmumam, pēc nosacījumiem, kas ietverti 2.3. punktā, zinot, ka šis princips ir piemērojams tikai tad, ja ir panākta vienošanās par masu, kurai varētu piemērot dažādos samaksu elementus. Tā arī piebilst, ka smago automašīnu transports ir pirmais ceļu transporta sektora elements attiecīgajā jomā. Tā arī uzskata, ka šim iebildumam jābūt piemērotam arī uz citiem ceļu transporta elementiem un citiem transporta veidiem.

2.10 Tomēr Komisijas priekšlikumi neatsaucas uz citu izvēles rakstura maksājumu, kas attiecas uz Eirovinjeti vai ceļu nodevu sistēmas izmaiņām. Dalībvalstīm ir jāizvēlas starp ceļu nodevu sistēmu un lietotāju taksācijas sistēmu. Komiteja uzskata, ka šī izvēles iespēja nav labvēlīga caurspīdīgumam. Bez tam taksācijas sistēmas starptautiskais raksturs Komitejai ir nosacījums savstarpējai sadarbībai.

2.11 Priekšlikuma piemērošanas lauks attiecas uz trans – Eiropas ceļu tīklu, kā arī citiem galvenā ceļu tīkla atzariem, kas atrodas tiešā autoceļu tuvumā. Tāpat otrās šķiras ceļus, kuri nav pietiekami piemēroti labai iekšējā tirgus funkcionēšanai, var neaplīkt ar ceļu nodevu vai lietošanas maksām, kaut arī šajā precīzajā gadījumā reglaments nav pakļauts šai direktīvai. Komiteja piekrīt faktam, ka priekšlikums pēc subsidiaritātes principa veikt grozījumus 7. pantā, neaizliedz ieturēt ceļu nodevas vai citus maksājumus arī uz citiem ceļiem. Tas tuvinās šai pieejai, ņemot vērā faktu, ka galvenais ceļu tīkls līdz šim ir mazattīstīts, it īpaši pirmsiestāšanās valstīs, kurās šajā jomā protams būs jāatbilst spēkā esošai likumdošanai un pastāvošajai politikai.

2.12 Savā priekšlikumā Komisija nosaka tiešo saisti starp paredzamo lietotāju aplikšanu ar maksu, investīcijām infrastruktūrās un to uzturēšanu. Tā arī paredz izvairīties no tā, lai Dalībvalstis neizmanto tu taksācijas ieņēmumus, lai piepildītu to kases. Tāpat direktīvas priekšlikumos tiek dots noteikts skaits indikatoru attiecībā par lietotāju taksācijas aprēķināšanu. Komiteja šajā punktā piekrīt, jo noteiktas infrastruktūras lietotāji zinās ka maksājumi, kurus viņi segs, tiks izmantotas šo infrastruktūru investīcijās.

⁽¹⁾ EESK paziņojums par Komisijas Balto grāmatu: Taisnīgi periodiski maksājumi par infrastruktūru izmantošanu: Pieeja pa etapiem, lai noteiktu kopēju kārtību transporta infrastruktūru aplikšanai ar nodokli Eiropas Savienībā, OV C 116, 28.4.1999.

2.13 Komisija uzsver, ka atsevišķos izņēmuma gadījumos ceļu nodevas ienākumu pieaugums var tikt izmantots investīciju finansēšanas apmaksāšanai par labu jaunām transporta infrastruktūrām Eiropā vienā un tajā pašā transporta kuluārā vai reģionā, īpaši jūtīgos reģionos un ne augstāk par 25 % no patreizējiem ceļu nodevu ieņēmumiem, strikti definētos nosacījumos un pēc Komisijas konsultācijas. Pēc Komisijas paziņojuma, šai iespējai jābūt izmantotai ar ļoti lietu piesardzību, un nevajadzētu apiet nevienu transporta infrastruktūru. Šajā sakarā, lai garantētu projekta, kurš paredz aplikšanu ar ceļu nodevu, efektīvu piemērošanu, šos ieņēmumus vajadzētu novirzīt uz kopienas kopējo kontu un tālāk pārsūtīt attiecīgajai Dalībvalstij noteikta projekta realizācijai.

2.14 Visbeidzot, Komisija savā izskatāmajā priekšlikumā vēlētos, lai katra Dalībvalsts nodibinātu vienu vai vairākas neatkarīgas infrastruktūru uzraudzības institūcijas, kas kontrolētu ceļu transportu izmaksas, kā arī ienākumus, kuri nāk no ceļu nodevu ieņēmumiem un infrastruktūru izmantošanas nodokļa. Komiteja norāda uz savu piekrišanu par neatkarīgu nacionālo institūciju izveidi, kurām pēc līguma un Komisijas kompetences no to uzliktajiem pienākumiem būtu jābūt kopējam raksturam.

2.15 Raizējoties par skaidrību, priekšlikumu, kas paredz izdarīt grozījumus direktīvā Nr. 1999/62/EC, motīvu apskatā vajadzētu precizēt, ka Dalībvalstīm, neatkarīgi no jebkuras taksācijas sistēmas vai pārvaldes institūcijas, jāseko ceļu tīkla uzturēšanai labā stāvoklī. Infrastruktūru labošana un apkalpošana balstās uz Dalībvalsts iestāžu resora.

3. Īpašas piezīmes

3.1 Komisijas priekšlikums nosaka saiti starp ceļu transporta infrastruktūru lietotāju taksāciju un izbūvju izmaksām, ekspluatāciju, uzturēšanu un šo infrastruktūru attīstību. Tā ierobežo nepieciešamās izmaksas attiecībā uz jaunu infrastruktūru izbūvēšanu. Par jaunām infrastruktūrām tiek uzskatītas tās infrastruktūras, kuras ir jaunākas par piecpadsmit gadiem. Tāpat Komisija vēlas no direktīvas piemērošanas lauka izslēgt izbūvju izmaksas, kuras jau ir segtas. Komitejas var tikai noteikt laika periodu, kādu tā uzskata par pietiekošu.

3.2 Par "investīciju izmaksām" Komisija galvenokārt uzskata to infrastruktūru izmaksas, kuras paredzētas trokšņu samazināšanai (pret - trokšņa sienas autoceļu garumā). Komiteja vēlētos, lai izmaksas, kas saistītas ar trokšņu samazināšanu, tas ir, ar pret - trokšņa sienu izbūvi, lielākajā daļā būtu apmaksātas no to ceļu lietotāju kategorijas, uz kuriem neattiecas direktīvas piemērošanas lauks. Būtu nepieciešams veikt vienlīdzīgu šo

sienu izmaksu sadalīšanu starp dažādo ceļu kategoriju lietotājiem.

3.3 Visbeidzot Komisija piedāvā ņemt vērā izmaksas, kas saistītas ar ceļu satiksmes negadījumiem, kuras nesedz apdrošinātāji. Kaut arī teorētiski tas būtu taisnīgi, Komiteja uzskata, ka praksē šis pasākums ir sarežģīts pienākums sakarā ar lielām šaubām attiecībā uz tiešo seku aprēķināšanu kā piemēram, zaudējumu atlīdzināšana. Patreiz praksē apdrošināšanas sabiedrības ļoti reti apmaksā, piemēram, sociālās apdrošināšanas izmaksas.

Pēc Komitejas domām, lai izstrādātu atbilstošu konceptu ceļu satiksmes negadījumu izmaksu aprēķināšanai, jāveic negadījumu cēloņu izpēte. Šajā sakarā Komiteja atsaucas uz savu atziņumu par Komisijas ziņojumu attiecībā uz Eiropas ceļu drošības rīcības programmu – uz pusi samazināt cietušo skaitu uz ceļiem Eiropas Savienībā no šodienas līdz 2010. gadam (!).

3.4 Tomēr Komiteja uzskata, ka iespējas ietveršana – kas ir fakultatīva dalībvalstīm – izmantot jēdzienu "sastrēgumi" (congestion) kā parametru infrastruktūru taksācijas aprēķināšanai, nav ieteicama; tā kā nepastāv termina "sastrēgumi" definīcijas, kā arī tādēļ, ka šo fenomenu izraisa pasažieru transports.

3.5 Komiteja piekrīt Komisijai, ka grozāmās direktīvas ieviešana nedrīkst pārslogot ceļu transporta sektoru. Tā arī uzskata, ka daļēja vai pilnīga nodokļu atcelšana attiecībā uz motorizētajiem transporta līdzekļiem būs nepietiekams pamats, lai garantētu fiskālo neitralitāti. Tā arī iesaka kā loģisku turpinājumu akcīzes nodokļa samazināšanu uz dīzeļdegvielu.

3.6 Tāpat Komiteja norāda uz savu piekrišanu fakultatīvai iespējai, kas dota Dalībvalstīm piemērot tarifu diferenciāciju atkarībā no automašīnas tipa, sekojoši tās izlaiduma kategorijai (klasifikācija "EURO") un zaudējuma līmenim, kādu tas rada ceļu tīklam.

3.7 Noslēgumā Komiteja atbalsta Komisijas vēlmi harmonizēt infrastruktūru lietotāju taksāciju, lai sakārtotu patreizējās autoceļu nodevas un taksācijas sistēmas.

4. Rezumējums un slēdzieni

4.1 Komiteja atbalsta Komisijas priekšlikumu, kurā tā paredz praksē piemērot principu, pēc kura "lietotājam jāsedz izmaksas, kuras viņš rada uzņēmumam".

4.2 Tā uzskata, ka Komisijas priekšlikums ir stipri vien ambiciozs: tā uzņemas ar vienu priekšlikumu izdarīt izmaiņas direktīvā Nr. 1999/62/EC un atrisināt pārāk daudz dažāda rakstura problēmas.

(!) EESK atzinums, OV C 80, 30.3.2004., 77. lpp.

4.3 Savā paziņojumā par Balto grāmatu (COM(1998) 466 galīgā red.) Komiteja jau norādīja, ka principa "lietotājam ir jāmaksā" piemērošana ir iespējama tikai tad, ja ir panākta vienošanās attiecībā par masu, lai tai varētu piemērot attiecīgus maksājumu elementus, un ja visi transporta līdzekļu veidi tiek novērtēti līdzvērtīgi.

4.4 Viens no Komisijas izejas punktiem ir tas, ka infrastruktūru tarififikācija nevar tikt virzīta ne uz jaunu maksājumu uzlikšanu, ne to palielināšanu. Tas ir iemesls kā dēļ tā piedāvā dot Dalībvalstīm iespēju saņemt kompensāciju par pilnīgu vai daļēju ikgadējo maksājumu par automašīnām atcelšanu. Komiteja ir ievērojusi, ka daudzas valstis jau ir sasniegušas kopienas minimālo līmeni, vai ir ceļā uz to, un ka kompensācijas iespējas ir nepietiekamas. Fiskālā neitralitāte var tikt garantēta vienīgi ar paralēlu akcīzes samazināšanu uz dīzeļdegvielu.

4.5 Tāpat Komiteja konstatē, ka lielā atšķirība, kas patreiz pastāv nacionālo sistēmu reglamentācijās, turpinās pastāvēt arī pēc jaunajiem noteikumiem un kavē Komisijas fiksēto mērķu realizāciju, tas ir, infrastruktūru lietošanas taksācijas metožu harmonizāciju.

4.6 Komiteja uzskata, ka Komisija nav konsekventa savā argumentācijā par to, ka automašīnām, kuru kopējā maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas, šis limits būtu jāpazemina, un ka starp citu savā priekšlikumā tā iekļauj tādus elementus kā izmaksas, kas saistītas ar ceļu pārslodzi, ceļu satiksmes negadījumiem un zaudējumiem, kas radīti apkārtējais videi, no direktīvas piemērošanas lauka izslēdzot privātās automašīnas, kuras sedz lielu daļu no šiem maksājumiem.

4.7 Savā priekšlikumā Komisija nosaka tiešo saikni starp infrastruktūru taksāciju nākotnē un investīcijām infrastruktūrās. Vienā vai citā veidā ieņēmumiem jābūt atkal investētiem sektorā, no kurienes šie ieņēmumi ir cēlušies, un tie nav domāti nevis Valsts kases papildīšanai. Šeit Komiteja norāda uz savu piekrišanu Komisijas pozīcijai.

4.8 Pēc Komitejas paziņojuma, no ceļu transporta sektora ieturētajiem maksājumiem jābūt saistītiem ar infrastruktūru

tīkla ierīkošanu, ekspluatāciju, uzturēšanu un paplašināšanu. Ar ierīkošanas izmaksām jāsaprot jaunu infrastruktūru ierīkošanu. Par jaunām infrastruktūrām savukārt jāuzskata tās infrastruktūras, kuras ir jaunākas par piecpadsmit gadiem. Komiteja var piekrist šādai loģiskai pieejai, lai izvairītos, ka jau esošās infrastruktūras, kuru izmaksas jau ir segtas, no jauna netiktu aprēķinātas.

4.9 Savā priekšlikumā Komisija neizslēdz iespēju izmantot ienākumus, kuri cēlušies no infrastruktūru lietošanas taksācijas palielināšanās, lai finansētu investīciju izmaksas par labu jaunām Eiropas transporta infrastruktūrām tajā pašā transporta koridorā vai tajā pašā reģionā, īpaši jutīgos reģionos un ne augstāk par 25 % no patreizējo ceļu nodevu ieņēmumiem strikti definētos nosacījumos. Pēc Komitejas paziņojumā teiktā, iespējai jābūt izmantotai ar īpašu piesardzību un nevajadzētu izslēgt nevienu no transporta infrastruktūrām. Šajā sakarā šos ienākumus vajadzētu novirzīt uz kopienas kontu nogaidot līdz brīdim, kad sāksies projekts.

4.10 Komiteja norāda uz savu piekrišanu attiecībā uz Komisijas priekšlikuma piemērošanas lauku, tas ir, ne tikai RTE un galvenā ceļu tīkla elementiem, kas izvietoti tieši tuvumā šiem pēdējiem, bet arī otrās šķiras ceļiem, pat tad, ja tie tieši neietilpst piemērošanas laukā, un kuri nav nepieciešami iekšējā tirgus labai funkcionēšanai, tāpat arī attiecībā uz priekšlikumu katrā Dalībvalstī izveidot neatkarīgu infrastruktūru pārraudzības institūciju, lai nonāktu līdz vienlīdzīgai izmaksu un ieņēmumu, kas nāk no ceļiem nodevām un infrastruktūru taksācijas, sadalei.

4.11 Visbeidzot, Komiteja ir skeptiska attiecībā uz to izmaksu elementu, kas saistīti ar ceļu pārslodzi, ceļu satiksmes negadījumiem un zaudējumiem, kādi tiek nodarīti apkārtējai videi iekļaušanu direktīvā, jo šo izmaksu liela daļu sedz privātās automašīnas, kas ir kategorija, kas neietilpst direktīvas piemērošanas laukā kā arī nav ceļu satiksmes negadījumu cēloņu analīzes un nav izstrādāta jutīgas zonas definīcija.

Briselē, 2004. gada 3. jūnijā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
prezidents
Roger BRIESCH*

PIELIKUMS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumam

Sekojošie grozījumi ieguva vismaz ceturtdaļu no balsīm, un tika noraidīti ar balsu vairākumu (Iekšējā reglamenta 39.2 pants).

2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 un 2.8 punkti

Svītrot šos punktus un tos aizvietot ar sekojošu tekstu:

“2.3 Pēc Komitejas domām, Komisijai trūkst ambīciju. Līdzsvarotai un efektīvai apmaksu sistēmai būtu jāņem vērā arī infrastruktūru izmaksas un apkārtējās vides un sociālās izmaksas, kas radušās ceļu bojājumu, vides kaitējumu, ceļu satiksmes negadījumu un veselības izmaksas ceļu pārslodzes dēļ. Visas šīs izmaksas būtu jāizvērtē no zinātniskā viedokļa. Tieši tāpēc būtu nepieciešams, lai direktīva nodefinētu kopēju metodoloģiju, tāpat arī Dalībvalstīm paredzētu kalendāru, lai ņemtu vērā visas ārējās izmaksas, aprēķinot ceļu nodevu tarifus. Dalībvalstīm, kuras jau izpilda šo prasību, jāatļauj nekavējoša šo izmaksu iekļaušana. Vēl jo vairāk, ārējo transporta maksājumu iekļaušana uzlabo tirgus efektivitāti, stiprina Eiropas ekonomisko konkurētspēju un samazina apkārtējās vides piesārņošanu un ceļu tīklu pārslodzi”.

Pamatojums

Lietošanas maksā jāņem vērā visas izmaksas, no vienas puses ieguldījumu un uzturēšanas izmaksas un no otras puses ārējās izmaksas kā vides un sociālās izmaksas. Dažas dalībvalstis jau ir veikušas izpēti, lai sīki izstrādātu šīs izmaksas. Bez tam Eiropas Komisijas apmaksātajā UNITE pētījumā tiek uzskaitīti visi pieejamie piemēri. Tajā secināts, ka, lai gan vēl joprojām nav vienprātības par pareizo vērtību lielumu, taču par aprēķināšanas konceptiem un metodēm pastāv vairāk vai mazāk vienprātība. Kāpēc vajadzētu iekļaut visas šīs izmaksas? Tāpēc, ka mēs domājam, ka ir svarīgi piemērot “lieto-tājs un piesārņotājs maksā” principu Eiropas Savienības likumdošanā.

Balsojuma rezultāti

Balsis par: 77

Balsis pret: 86

Atturas: 9

2.12. punkts

Svītrot divus pēdējos teikumus un tos aizvietot ar sekojošu tekstu:

“Komiteja uzskata, ka šī pieeja jāpaplašina attiecībā uz visu transporta infrastruktūru kopumu. Ieņēmumi nevar būt ieguldīti vienīgi ceļu satiksmē. Tiem jākalpo, lai finansētu pastāvīgos satiksmes veidus, kā arī labākai sociālās likumdošanas piemērošanai attiecībā uz strādājošiem ceļu transporta sektorā”.

Pamatojums

Ja visi ienākumi ir paredzēti tikai ceļu satiksmes sektoram, viennozīmīgi tiks kavēti optimāls sabiedrisko līdzekļu izlietojums un netiks dots ieguldījums uz pastāvīgajiem satiksmes veidiem, kā tas ir prasīts Komisijas 2001. gada Baltajā grāmatā par satiksmes politiku.

Balsojuma rezultāti

Balsis par: 86

Balsis pret: 89

Atturas: 9

2.13. punkts

Svītrot divus pēdējos teikumus un tos aizvietot ar sekojošu tekstu:

“Komiteja uzskata, ka iespēja paaugstināt ceļu nodevas jutīgos reģionos līdz maksimāli 25 % var būt nepietiekama. Tieši tāpēc tā piedāvā veikt lielāku ceļu nodevas paaugstināšanu, lai ļautu nosegt infrastruktūru izmaksas jutīgos reģionos”.

Pamatojums

Pašsaprotams.

Balsojuma rezultāti

Balsis par: 86

Balsis pret: 99

Atturas: 6

3.1. punkts

Veikt sekojošus grozījumus:

“3.1 Komisijas priekšlikums nostiprina saikni starp ceļu transporta infrastruktūru izmantošanas taksāciju un celtniecības, ekspluatācijas, uzturēšanas izmaksām un šo infrastruktūru attīstīšanu. Tā ierobežo jaunu infrastruktūru celtniecības nepieciešamo izmaksu aprēķināšanu. Par jaunām infrastruktūrām uzskatāmas infrastruktūras, kuras ir jaunākas par piecpadsmit gadiem. Šādi Komisija grib aizkavēt jau segto celtniecības izmaksu pierēķināšanu šīs direktīvas darbības laukumā. Komiteja to uzskata par saprātīgu vecuma lietojuma periodu un tādējādi par labu pamatu. Šim spriedumam vajadzētu iebilst, jo projektu, kas attiecas uz ceļu būvniecību, pilnīgs finansējums ir aprēķināms ilgtermiņam. Tik īss amortizācijas termiņš sekojoši izslēgtu līdz šim brīdim realizēto projektu izmaksas, un tādējādi novestu pie izmaksu kļūdainas aprēķināšanas. Tāpēc Komiteja uzskata, ka valstis var aprēķināt celtniecības izmaksas, neatkarīgi no to ceļu tīklu vecuma un to finansējuma īpatnībām”.

Pamatojums

Ne visas infrastruktūru investīciju izmaksas, uzceltas 15 gadus atpakaļ, ir atgūtas.

Balsojuma rezultāti

Balsis par: 84

Balsis pret: 100

Atturas: 1

3.2, 3.3 un 3.4 un 3.5 punkti

Šos punktus svītrot.

Pamatojums

Ja aizstāv ārējo izmaksu internalizāciju, tad nevar pieņemt šos punktus.

Balsojuma rezultāti

Balsis par: 89

Balsis pret: 93

Atturas: 3

4.2 punkts

Svītrot šo paragrāfu un to aizvietot ar sekojošu tekstu:

“4.2 Komiteja uzskata, ka Komisija no vienas puses ir aizmirsusi paredzēt kopēju metodoloģiju, kas balstītos uz zinātniskiem pamatojumiem, un no otras puses, kalendāru ar ārējo izmaksu, kas saistīti ar ceļu infrastruktūrām, aprēķināšanai”.

Pamatojums

Komisijas pieceja nav pietiekami ambicioza.

Balsojuma rezultāti

Balsis par: 89

Balsis pret: 93

Atturas: 3

4.6 punkts

Svītrot šo punktu un to aizvieto ar sekojošu tekstu:

“4.6 Komiteja uzskata, ka arī komerciāliem transporta līdzekļiem ar masu zem 3,5 tonnām, kas tiek lietoti, lai pārvadātu kravas, it sevišķi kurjera un ekspress pārvadājumos, vajadzētu maksāt lietotāju izmaksas.”

Iemesls

Kāpēc runāt par privāta pasažiera transportu un izlaist komerciālo transportu, ar masu zem 3,5 tonnām, kurjera un ekspress pārvadājumiem, kuri ir atbildīgi par lielu daļu ceļa negadījumu?

Balsojuma rezultāti

Balsis par: 89

Balsis pret: 93

Atturas: 3

4.7 punkts

Pēc pirmā teikuma, svītrot atlikušo punkta daļu un to aizstāt ar sekojošu tekstu

“Ieņēmumus nevajadzētu novirzīt vienīgi uz ceļu transporta sektoru. Šiem ienākumiem jākalpo kā ilgtermiņa transporta veida finansējumam, kā arī labākajai sociālās likumdošanas piemērošanai attiecībā uz ceļu transporta sektorā strādājošiem.”.

Pamatojums

Skatīt pamatojumu izmaiņu pieteikumam par 2.12 punktu.

Balsojuma rezultāti

Balsis par: 89

Balsis pret: 93

Atturas: 3

4.8 punkts

Svītrot un aizstāt ar:

“4.8 Sekojoši Komiteja uzskata, ka valstis pašas var aprēķināt celtniecības izmaksas, neatkarīgi no sava ceļu tīkla vecuma un šī tīkla finansējuma īpatnībām, ņemot vērā to, ka praksē finansējums tiek sadalīts uz gariem periodiem”.

Pamatojums

Skatīt pamatojumu izmaiņu pieteikumam par 3.1 punktu.

Balsojuma rezultāti

Balsis par: 89

Balsis pret: 93

Atturas: 3

4.9, 4.10 un 4.11 punkti

Šos punktus svītrot

Pamatojums

Skatīt pamatojumu izmaiņu pieteikumam par 3.2 un 3.4 punktu svītrošanu.

Balsojuma rezultāti

Balsis par: 89

Balsis pret: 93

Atturas: 3