

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Eiropas Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem”

(COM(2017) 275 final – 2017/0114 (COD))

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) 276 final – 2017/0115 (CNS))

(2018/C 081/26)

Ziņotājs: **Alberto MAZZOLA**

Apspriešanās	Eiropadome, 12.6.2017. un 23.6.2017. Eiropas Parlaments, 15.6.2017.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. un 113. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	2.10.2017.
Pieņemts plenārsesijā	18.10.2017.
Plenārsesija Nr.	529
Balsojuma rezultāts	121/2/6
(par/pre/atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK uzskata: pozitīva ietekme cīņā pret ceļu infrastruktūras pasliktināšanos, satiksmes sastrēgumiem un piesārņojumu būtu tādas taisnīgas, pārredzamas, nediskriminējošas un nebirokrātiskas maksas ceļu sistēmas īstenošanai Eiropas Savienībā, kas ir samērīga ar ceļa izmantošanu un ārējām izmaksām, kuras rada kravas automobiļi, autobusi un automobiļi, kas nav sadrumstaloti un ir saskaņā ar principiem “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā”. Īstenojot turpmāk minētos nosacījumus, šo sistēmu varētu pakāpeniski attiecināt uz kravas transportlīdzekļiem un vieglajiem transportlīdzekļiem visā Eiropas transporta tīklā, sākot ar prioritāro.

1.2. EESK uzsver, ka svarīgi ir atjaunināt kopēju tiesisko regulējumu, lai nodrošinātu vienotu piemērošanas jomu visiem ceļu lietotājiem, jo īpaši attiecībā uz tarifikācijas sistēmu ES līmenī, kas pamatojas uz nobraukto attālumu un ir saistīta ar ES nozīmes ceļu infrastruktūras izmantošanu, piemēram, TEN-T ceļiem, autoceļiem un valsts nozīmes ceļiem ar būtisku starptautisko satiksmi.

1.3. Transporta nozarei ir būtiska nozīme ES mobilitātes un sociālekonomiskās attīstības nodrošināšanā, un EESK uzskata, ka, lai risinātu izaugsmes un ilgtspējas problēmas, ir jāoptimizē transporta infrastruktūras tīkls. Ieguldījumi infrastruktūrā ir ļoti svarīgi izaugsmes un nodarbinātības nodrošināšanā, jo infrastruktūras izdevumu palielināšanās par 1 % palielina rezultātu par 0,4 % tajā pašā gadā un 1,5 % pēc četriem gadiem ⁽¹⁾.

1.4. Komiteja pauž bažas, ka “lai gan transporta infrastruktūras vajadzības Eiropas līmenī tiek lēstas uz apmēram 130 miljardiem EUR gadā, vidējais ieguldījumu līmenis ES ir bijis krietni zemāks par 100 miljardiem EUR jau no paša krīzes sākuma” ⁽²⁾. Konstatēts, ka Eiropas Savienībā ir samazinājušies izdevumi par ceļu infrastruktūras uzturēšanu, neraugoties uz

⁽¹⁾ IMF, *World Economic Outlook*, 10.2014.

⁽²⁾ ITF (2015), *ITF Transport Outlook 2015*, OECD Publishing, Parīze.

jauno ES regulējumu Eiropas transporta tīkla attīstībai, kas tika pieņemts 2013. gada beigās⁽³⁾, un pasākumiem, kuriem atbalstu sniedz ES struktūrfondi⁽⁴⁾. Daudzgaļu finanšu shēmā 2021.–2027. gadam būs grūti palielināt nepieciešamos resursus.

1.5. EESK uzskata, ka ir būtiski, lai ieņēmumiem par ceļu infrastruktūras izmantošanu būtu šādi mērķi: ieņēmumi, kas attiecas uz infrastruktūras izmantošanu, sedz ceļu infrastruktūras būvniecības, attīstības, ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas, bet tie, kuri saistīti ar ārējām izmaksām, būtu jāparedz, lai mazinātu autotransporta negatīvo ietekmi un uzlabotu veiktspēju, ko nodrošina alternatīvās infrastruktūras, satiksmes pārvaldības inovatīvās sistēmas, automatizētā vadība, elektrifikācija, jo īpaši ātrās uzlādes punkti, un alternatīvās energoapgādes sistēmas.

1.6. EESK uzskata, ka šādi iegūti papildu ieņēmumi, kas Eiropas Komisijas (EK) izvēlētajā opcijā varētu veidot vairāk nekā 10 miljardus EUR gadā⁽⁵⁾, 20 miljardus – obligātas piemērošanas gadījumā uz visiem kravas transportlīdzekļiem un vēl vairāk, ja šī opcija tiktu paplašināta uz vieglajiem transportlīdzekļiem, varētu dot būtisku stimulu Eiropas transporta tīkla, tostarp arī tehnoloģisko komponentu, pabeigšanai un darbībai. Tomēr infrastruktūru finansēšanā publiskais ieguldījums joprojām ir būtisks un pārliecinošs.

1.7. EESK uzskata, ka *Eurovignette* tiesību aktu pārskatīšana ir iespēja veidot kopīgus, saskaņotus noteikumus, lai uzraudzītu un veicinātu šo noteikumu pareizu piemērošanu, izveidojot īpašu ES reģistru un apkopojot precīzu informāciju no dalībvalstīm.

1.8. EESK uzskata, ka ir būtiski, lai iekšējais transporta tirgus praksē darbotos bez diskriminācijas, un aicina EK rīkoties, lai nekavējoties nodrošinātu ES tiesiskā regulējuma pilnīgu ievērošanu, jo īpaši, lai regulāriem lietotājiem un/vai valstu lietotājiem piemērotās maksas un atlaides neveidotu diskriminējošus elementus attiecībā pret neregulāriem lietotājiem un/vai lietotājiem no citām valstīm.

1.9. Nopietnas bažas EESK raisa arī klimata pārmaiņu ietekme un vides drošības un aizsardzības līmeņi, kā arī visi veselības un sociālās labklājības aspekti saistībā ar racionālu transporta izmantošanu: jau tika atzīmēts, ka “transporta jomā mērķis samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas par 60 % salīdzinājumā ar emisiju līmeni 1990. gadā joprojām ir ļoti drosmīgs, un tā sasniegšanā būs jāiegulda liels darbs”⁽⁶⁾.

1.10. EESK atkārtoti uzsver: principi “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā” būtu jāpiemēro elastīgi, it sevišķi saistībā ar nomaļiem reģioniem un attālām lauku, kalnu un salu teritorijām, lai neradītu sekas, kas ir apgriezti proporcionālas izmaksām, un lai minētie principi arī turpmāk kalpotu par līdzekli, kas ietekmē ar transporta darbības organizāciju saistītu izvēli, vienlaikus nepieļaujot negodīgu konkurenci starp dažādiem transporta veidiem (TEN/582 COP21 secinājumu ietekme uz Eiropas transporta politiku).

1.11. EESK arī uzskata, ka divus gadus pēc direktīvas stāšanās spēkā ir ļoti svarīgi pārskatīt tās ietekmi, īpaši attiecībā uz ieguvumiem no jaunām investīcijām, kā arī kravas pārvadājumu izmaksām, lai nepieļautu Eiropas rūpniecības globālās konkurētspējas pasliktināšanos.

1.12. EESK uzskata, ka īpaša uzmanība jāvelta pasākumu pieņemamībai lietotājiem, patērētājiem un iedzīvotājiem kopumā saistībā ar jaunās nodevu sistēmas pārredzamību un skaidrību, lietotājiem radot – tostarp izmantojot daudzvalodu informatīvās norādes uz autoceļiem – tūlītēju pozitīvu un viennozīmīgu izpratni par gūto ieņēmumu mērķi, to taisnīgu sadalījumu un izmantošanu, kā arī par pārmērīga nodevu sloga un dubultas uzlikšanas neesamību, un izmantojot divus summārus rādītājus par ceļu kvalitāti, sastrēgumu līmeni un emisiju ietaupījumu uz infrastruktūras kilometru.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ 2014.–2015. gadā kopējie ieguldījumi, ko 28 dalībvalstīs veikušas ES iestādes TEN-T pamattīkla un visaptverošā tīkla infrastruktūrā no saviem finanšu avotiem (t. i., TEN-T/EISI, ERAF/Kohēzijas fonda un EIB aizdevumiem), sasniedza 30,67 miljardus EUR.

⁽⁵⁾ *Eurovignette* direktīvas ietekmes novērtējums.

⁽⁶⁾ OV C 303, 19.8.2016., 10. lpp.

1.13. EESK uzskata, ka ieņēmumu, kas gūti, piemērojot jaunus noteikumus, novirzīšana ieguldījumiem transporta nozarē saskaņā ar iepriekš norādīto sadalījumu varētu radīt papildu nodarbinātību vairāk nekā pusmiljonam darbinieku.

1.14. EESK uzskata, ka Komisijai vajadzētu uzraudzīt un izvērt instrumentus pareizai un vienveidīgai jauno noteikumu piemērošanai, tostarp veikt ar faktiem pamatotas periodiskas pārbaudes attiecībā uz ārējo izmaksu vērtībām un faktisko atbilstību starp pieņemtajām tarifu sistēmām un faktiskajām transportlīdzekļu emisijām, kura patlaban nav labvēlīga transportlīdzekļiem ar viszemākajām emisijām, un sagatavot detalizētu ikgadēju progresa ziņojumu par grozītās direktīvas piemērošanu, ko nosūtītu Eiropas Parlamentam un Padomei, Reģionu komitejai, kā arī pašai EESK.

2. Ievads

2.1. Transports ir viens no būtiskajiem Eiropas vienotās telpas pilāriem un tiešā veidā ļauj īstenot pārvietošanās/aprīes brīvību attiecībā uz iedzīvotājiem, darbiniekiem, precēm un pakalpojumiem visā Eiropas Savienībā – transporta tīklu efektivitātei un kvalitātei ir tieša ietekme uz ilgtspējīgu attīstību, dzīves un darba kvalitāti un Eiropas konkurētspēju.

2.2. ES autotransporta ekonomikas nozare ar 344 000 pasažieru autopārvadājumu uzņēmumiem un vairāk nekā 560 000 preču autopārvadājumu uzņēmumiem nodrošina 5 miljonus tiešo darbvieta un veido aptuveni 2 % no Eiropas Savienības IKP ⁽⁷⁾, sniedzot svarīgu ieguldījumu izaugsmes un nodarbinātības veicināšanā ES, un tāpēc tai ir vajadzīga proaktīva politika.

2.3. Transports ir galvenais gaisa piesārņojuma cēlonis, un patlaban tas rada ceturto daļu no Eiropas siltumnīcefekta gāzu emisijām; attiecīgi – kravas automobiļi un autobusi rada ceturto daļu emisiju no kopējām autotransporta radītajām emisijām, kas procentuāli laikā no 2010. līdz 2030. gadam palielināsies par aptuveni 10 % (ES 2016. gada atsaucē scenārijs: enerģētikas, transporta un siltumnīcefekta gāzu emisijas – tendences līdz 2050. gadam). Veicot pirmo soli šajā virzienā, EK uzmanību koncentrēja uz diviem priekšlikumiem: viens saistīts ar šādu transportlīdzekļu sertifikāciju attiecībā uz oglekļa dioksīda emisijām un degvielas patēriņu un otrs – ar sertificēto datu monitoringu un ziņošanu.

2.4. Pieņemtajā stratēģijā, par kuru EESK jau ir paudusi savu nostāju ⁽⁸⁾, ir ietverts ceļvedis uz zemu emisiju mobilitāti, kas dos impulsu šai pārejai, ņemot vērā arī mērķus attiecībā uz klimata pārmaiņām, kuri noteikti Parīzes nolīgumā.

2.5. Stratēģijai ir trīs mērķi: nodrošināt efektīvāku transporta sistēmu, veicināt alternatīvos mazoglekļa energoresursus transporta nozarē un veicināt zemu/nulles emisiju transportlīdzekļus.

2.6. Piemērošanas joma galvenokārt attiecas uz autotransportu, kas rada vairāk nekā 70 % transporta izcelsmes siltumnīcefekta gāzu emisiju un lielu daļu no gaisa piesārņojuma, bet arī citām transporta nozarēm ir pienākums sniegt savu ieguldījumu.

2.7. Lai nodrošinātu energoresursu izmaksu un emisiju ziņā visefektīvāko transportu, svarīgi ir paredzēt pareizus cenu signālus un ņemt vērā papildu sekas: šajā sakarā EK plāno ieviest ceļu nodevu sistēmas, pamatojoties uz faktisko nobraukto ceļa attālumu kilometros, lai labāk atspoguļotu principus “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā”.

2.8. Izmantojot minēto principu plašāku piemērošanu, tiek risinātas četras problēmas; risinājums ir rodams principā “taisnīgas un efektīvas cenas par ceļu lietošanu”:

— autotransporta nozare ir atbildīga par 17 % Eiropas Savienības CO₂ emisiju, un zemu un nulles emisiju transportlīdzekļu izmantošana ir nepietiekama, lai sasniegtu 2030. gada mērķus klimata un enerģētikas jomā,

⁽⁷⁾ EU Transport in Figures, Eiropas Komisija, 2016, Eurostat datubāze.

⁽⁸⁾ OV C 383, 17.11.2015, 84. lpp.

- pazeminās ES ceļu kvalitāte, ko rada ieguldījumu sarukums infrastruktūrā un nepietiekamā uzturēšana, ņemot vērā ekonomisko ietekmi ilgtermiņā,
- dažas dalībvalstis ir ieviesušas pagaidu maksas (uzlīmes), kas diskriminē neregulārus ārvalstu pārvadātājus,
- gaisa piesārņojums un sastrēgumi, ko izraisa autotransportlīdzekļi, sabiedrībai rada ievērojamas izmaksas.

2.9. **Ekonomiskās ietekmes** analīzes atklāj būtiskas atšķirības starp izmaksu pieaugumu transporta lietotājiem, iestādēm un struktūrām, kas nodarbojas ar pārvadājumiem; šīs atšķirības kompensē lielāki ieņēmumi un sastrēgumu un citu seku radīto izmaksu samazinājums. Vienlaikus ir norādīts, ka, ņemot vērā lielākas izmaksas, ir iespējama negatīva ietekme uz sadalījumu un MVU ⁽⁹⁾.

2.10. Digitālās tehnoloģijas var palielināt transporta drošību, efektivitāti un iekļautību, nodrošinot nepārtrauktu mobilitāti “no durvīm līdz durvīm”, integrētu loģistiku un pievienotās vērtības pakalpojumus ar viedām transporta sistēmām visu transporta veidu kategorijās kā multimodāla Eiropas transporta tīkla attīstības neatņemamu sastāvdaļu.

2.11. Darbībām, kas izstrādātas Eiropas līmenī saistībā ar zemas emisijas transportu, var būt nozīmīga **ietekme uz reģionu teritorijām**, kuras šķērso transporta infrastruktūra, ar tiešu ietekmi uz enerģētikas, teritoriālās, vides un transporta plānošanu un ar svarīgu nozīmi ekonomikas un nodarbinātības jomā.

2.12. Lai šie **pasākumi būtu pieņemami lietotājiem, patērētājiem** un iedzīvotājiem kopumā, vēl ir daudz darāmā attiecībā uz pārredzamību un skaidrību zemas emisijas un nulles emisijas transportlīdzekļu tirgus izveides nolūkā: ir jāstrādā pie patērētāju informētības uzlabošanas, izmantojot automobiļu marķējumu, un šajā ziņā jāsniedz atbalsts, piemērojot noteikumus par publisko iepirkumu. Vienlaikus ir jārikojas, lai nodrošinātu jaunās nodevu sistēmas pārredzamību, radot lietotājiem tūlītēju pozitīvu un skaidru izpratni par gūto ieņēmumu mērķi un taisnīgu sadalījumu, kā arī par to, ka maksājamās summas nav pārmērīgas un nenotiek nodevu dubulta uzlikšana.

3. EK priekšlikumu kopsavilkums

3.1. Saskaņā ar EK priekšlikumu maksas noteikšana attiecas uz ceļu infrastruktūru un tā ir proporcionāla nobrauktajam attālumam (izņemot jebkāda veida fiksētas likmes cenu noteikšanas sistēmas, kas, piemēram, pašlaik ir paredzētas arī dažās ES valstīs). Maksas noteikšana aptver visu veidu transportlīdzekļus – ne tikai smagos preču pārvadāšanas transportlīdzekļus, bet arī tālo un vietējo maršrutu autobusus, mikroautobusus un vieglos automobiļus – un tādējādi gan preču, gan arī pasažieru pārvadāšanu, un paredz nodevu modulēšanu atbilstoši iespējamam piesārņojumam un infrastruktūras noslogojumam. Regulatīvās izmaiņas attiecas konkrēti uz:

- noteikumiem par ceļu nodevām un lietošanas maksu visiem transportlīdzekļiem un ne tikai tiem, kas sver vairāk nekā 3,5 tonnas; direktīvas noteikumu atjaunināšanu un tās darbības jomas paplašināšanu uz visiem smagajiem un vieglajiem transportlīdzekļiem no 2020. gada 1. janvāra, atbrīvojumu atcelšanu, ārējo izmaksu maksimālajām vērtībām un prasību vienkāršošanu attiecībā uz to uzlikšanu,
- smagajiem transportlīdzekļiem noteiktu, ar laiku saistītu maksas likmju pakāpenisku likvidēšanu līdz 2023. gada 31. decembrim, bet vieglajiem transportlīdzekļiem – līdz 2027. gada 31. decembrim, un jaunas braucienu maksas noteikšanas sistēmas ieviešanu, izmantojot metodoloģiju, lai aprēķinātu un novērtētu izmaksas, kas ir tarifu noteikšanas pamatā,
- maksas modulēšanu par infrastruktūras lietošanu, pamatojoties uz CO₂ emisijām, attiecībā uz smagajiem transportlīdzekļiem un, sākot no 2022. gada 1. janvāra, pakāpenisku atteikšanos no esošās nodevu modulēšanas, kuras pamatā ir Euro emisiju klases,

⁽⁹⁾ Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EC) – Study contract No. MOVE/A3/119-2013 – 5.2017.

- papildu pasākumiem attiecībā uz vieglajiem transportlīdzekļiem saistībā ar starppilsētu sastrēgumiem, piesārņojuma emisijām un CO₂ emisijām, ko rada visu transportlīdzekļu veidi,
- prasību par obligātu nodevu uzlikšanu smagajiem transportlīdzekļiem par ārējām izmaksām vismaz vienā tīkla daļā no 2021. gada 1. janvāra.

3.2. Saskaņā ar principiem “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā” Direktīvas 1999/62/EK piemērošanas jomas paplašināšanai vajadzētu dot ieguldījumu, lai samazinātu konkurences izkropļojumus, ko rada pašreizējais uz vietējo un tālo maršrutu autobusiem attiecinātais atbrīvojums no maksas par infrastruktūras izmantošanu.

3.3. Papildu priekšlikums paredz izmaiņas, lai pakāpeniski līdz nullei samazinātu minimālos nodevu līmeņus smagajiem transportlīdzekļiem par kravu pārvadāšanu pa autoceļiem; tās būtu jāievieš piecos posmos (uz katru no tiem attiecas 20 % no pašreizējām minimālajām likmēm) piecu secīgu gadu laikā.

4. Vispārīgas piezīmes

4.1. EESK uzskata: pozitīva ietekme cīņā pret ceļu infrastruktūras pasliktināšanos, satiksmes sastrēgumiem un piesārņojumu būtu tādas taisnīgas, pārredzamas, nediskriminējošas un nebirokrātiskas maksas ceļu sistēmas īstenošanai Eiropas Savienībā, kas ir samērīga ar ceļa izmantošanu un ārējām izmaksām, kuras var zinātniski pierādīt un ko rada kravas automobiļi, autobusi un automobiļi, kas nav sadrumstalota, bet ņem vērā ārējo izmaksu maksimālo ieskaitāmo summu un kas ir saskaņā ar principiem “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā”.

4.2. EESK uzsver, ka svarīgi ir atkārtoti izvērtēt, mainīt un pastiprināt ES noteikumu vienotu piemērošanu nolūkā izveidot kopēju tiesisko regulējumu, kas nodrošina vienlīdzīgus apstākļus visiem satiksmes dalībniekiem autotransporta nozarē. Direktīva kā likumdošanas instruments pieļauj pietiekami daudz brīvības atšķirīgām piemērošanas metodēm, un EESK uzskata, ka pēc izpildes pārbaudes pēc trim gadiem ir jāapsver iespēja atgriezties pie vairāk saistošiem tiesību instrumentiem, kas nodrošinātu vienotu piemērošanu.

4.3. EESK stingri iesaka, ka kopējai maksas noteikšanas sistēmai jābūt skaidrai, pārredzamai, vienkāršai, pārbaudāmai un izskaidrotai viegli saprotamos jēdzienos, un jānodrošina, lai maksājumu apliecinošos čekus varētu saņemt gan elektroniski, gan papīra izdrukā no kases automātiem uz autoceļiem, lai panāktu, ka sabiedrība labāk pieņemtu ieguldījumu, ko katrs lietotājs sniedz ES labklājībā.

4.4. Turpmāka noteikumu saskaņošana un kopēja tiesiskā regulējuma izveidošana ES līmenī attiecībā uz sistēmu ceļu maksas noteikšanai par tādu ES nozīmes ceļu infrastruktūras izmantošanu kā TEN-T ceļi, autoceļi un valsts nozīmes ceļi ar būtisku starptautisko satiksmi ir svarīga, lai īstenotu patiesi vienotu ES autopārvadājumu tirgu, kurā nav diskriminācijas un konkurences kropļojumu.

4.5. Maksas noteikšanas sistēmu ietekme uz centrālajiem un tālākiem reģioniem atšķiras: centrālos reģionus ar lielu satiksmes intensitāti daudz vairāk nekā tālākos reģionus skar negatīva ietekme, savukārt tālākie reģioni iekasē daudz mazākas nodokļu kompensācijas saistībā ar ietekmi uz vidi un infrastruktūru finansēšanu nekā centrālie reģioni. EESK uzskata, ka strukturālajiem un vides fondiem, kā arī EIB būtu jārikojas, lai nodrošinātu līdzsvarotu attīstību.

4.6. Maksājumu sistēmu saskaņošanas trūkums neatkarīgi no tā, vai tās būtu uzlīmes (*vignette*) vai ceļa nodevas, ir saistīts ar dažādām iekasēšanas tehnoloģijām, ko paredz atšķirīgi ceļu maksas noteikšanas sistēmu modeļi, kas bieži vien nav savietojami, radot papildu administratīvo slogu un papildu izmaksas transporta un loģistikas uzņēmumiem. Tādēļ pieaug pieprasījums pēc inovatīva autotransporta un jaunas un viedas infrastruktūras, tostarp automatizētas vadības izvēršanas un jaunu degvielu izplatīšanas, kā arī esošo tīklu pienācīgas uzturēšanas, lai tie spētu laist cauri plūsmas.

4.7. EESK uzskata, ka ir jāveic atbilstīgi ieguldījumi esošajā un nākotnes infrastruktūrā, lai panāktu valstu transporta tīklu labāku funkcionālo savstarpējo izmantojamību – pat izmantojot satelīttehnoloģijas – un sekmētu to pieejamību visā vienotajā tirgū, veicinot viedās loģistikas⁽¹⁰⁾ un IKT risinājumu labāku piemērošanu ar mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošību un palielināt vispārējo sistēmas efektivitāti, plašāk izmantojot viedā transporta sistēmas, kā arī nodrošināt efektīvākus un labāk savienotus, modernus un ilgtspējīgus autotransporta tīklus visā Eiropā. Jāvelta pūles, lai, sākot no 2019. gada, transportlīdzekļos iebūvētu vienīgi tādas ierīces (*on-board units*), kas būtu sadarbspējīgas ES mērogā (sk. Transporta digitalizācijas stratēģiju).

4.8. Komiteja uzskata, ka, ņemot vērā ieguldījumu trūkumu transporta infrastruktūrā un nepietiekamos līdzekļus tās uzturēšanai, ir būtiski piemērot principus “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā” nolūkā finansēt ceļu infrastruktūru, ievērojot nosacījumu, ka:

- kompensācija, kas rodas, uzliekot nodevas par infrastruktūras lietošanu, ir obligāti jānovirza pašas ceļu infrastruktūras mērķim, savukārt
- kompensācijas maksājumi, kas izriet no maksas par ārējām izmaksām, būtu jānovirza autotransporta radītās negatīvās ietekmes mazināšanai, tostarp alternatīvas infrastruktūras būvniecībai, alternatīvās degvielas ieviešanai, alternatīvām vadības sistēmām, transporta veidiem un alternatīviem energoresursiem un Eiropas transporta tīkla atbalstam, tādēļ
- ir attiecīgi jāgroza direktīvas 9. pants.

4.9. EESK uzskata, ka īpaši svarīgi ir veikt ieguldījumus, lai samazinātu CO₂ emisiju līmeni, ko rada autotransports (sk. 2.12. punktu) un kas būtiski ietekmē vides kvalitāti un palielina ārējās izmaksas 1,8–2,4 % apmērā no IKP, un aicina izmantot integrētu pieeju CO₂ emisiju samazināšanai: emisiju ierobežojumu noteikšana attiecībā uz jauniem smagajiem transportlīdzekļiem, kas laisti ES transportlīdzekļu tirgū, ir efektīvāks instruments emisiju samazināšanai, salīdzinot ar maksas noteikšanu, bet ar to nepietiek, lai sasniegtu noteiktos mērķus.

4.10. Ņemot vērā satiksmes sastrēgumu problēmas noturību gan pilsētās, gan ārpus tām, būtu jāizmanto ES finansālais atbalsts modernām satiksmes pārvaldības sistēmām un efektīviem satelītloģistikas procesiem, lai novērstu papildu izmaksas, kas jau pašlaik gultas uz lietotājiem. Ieguvumi, ko sniegs minēto pasākumu brīvprātīga pieņemšana, jebkurā gadījumā ļautu tieši finansēt alternatīvus risinājumus ar neitrālu ietekmi.

4.11. Lai ievērotu un sasniegtu minēto mērķi attiecībā arī uz principiem “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā”, ir jāveicina sabiedriskais transports un jānosaka ceļu nodevas.

5. Īpašas piezīmes

5.1. EESK atbalsta mērķi par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu, kas paredz “transportlīdzekļi uzstādītu sadarbspējīgu ierīci ar vienu līgumu un vienu rēķinu” visā ES. Tas ļautu izveidot vienotu tirgu un nodrošināt to, ka komerciālo autopārvadājumu operatoriem ir tikai viens piegādātājs, viens līgums un viens rēķins.

5.2. Brennera automaģistrāles pieredze ceļa nodevu palielināšanā saskaņā ar principiem un ierobežojumiem, kas noteikti direktīvā, lai īstenotu alternatīvus infrastruktūras veidus, ir izrādījusies noderīga, un to ir pieņēmuši vietējie iedzīvotāji. EESK tāpēc pozitīvi vērtē iespēju, ka šādu pieeju varētu izmantot arī citās sensitīvās teritorijās.

5.3. EESK vērtējumā atlaižu režīmi, kas 7. pantā noteikti smagajiem transportlīdzekļiem, pēc ilgām diskusijām un analīzes, šķiet taisnīgi un nediskriminējoši, un tos varētu attiecināt arī uz vieglajiem transportlīdzekļiem, samazinot pašreizējās atšķirības starp neregulāriem lietotājiem un/vai lietotājiem no citām valstīm un regulāriem lietotājiem un/vai konkrētās valstīs reģistrētiem lietotājiem. Tāpēc vajadzētu atbilstīgi grozīt 7. pantu.

5.4. Salīdzinot maksu par ar ārējām izmaksām attiecībā uz dažu kategoriju transportlīdzekļiem, piemēram, Euro V un Euro VI kravas automobiļiem, konstatējams, ka mazāk piesārņojošiem transportlīdzekļiem tiek piemērots ievērojams sods, kam EESK ieskatā nav pamatojuma. EESK aicina pārskatīt maksas saistībā ar ārējām izmaksām, kas norādītas direktīvas pielikumos, par labu transportlīdzekļiem ar zemākām emisijām. Attiecībā uz nulles emisijas transportlīdzekļiem būtu jārod iespēja uz laiku samazināt ceļa nodevas par infrastruktūras izmantošanu.

⁽¹⁰⁾ COM(2016) 766 final.

5.5. EESK aicina Eiropas Komisiju regulāri atjaunināt ceļa nodevu **zinātnisko** novērtējumu, ietverot vietējos apstākļus un ņemot vērā vietējās īpatnības, bet novēršot diskrimināciju, kas nav zinātniski pamatota.

Briselē, 2017. gada 18. oktobrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Georges DASSIS*
