

I

(Leģislatīvi akti)

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2011/76/ES

(2011. gada 27. septembris),

ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Ilgtspējīga transporta veicināšana ir kopējās transporta politikas pamatelements. Tādēļ būtu jāmazina transporta ietekme uz klimata pārmaiņām un tā negatīvā ietekme, jo īpaši satiksmes sastrēgumi, kas apgrūtina pārvietošanos, un gaisa un trokšņa piesārņojums, kas kaitē veselībai un videi. Turklāt vides aizsardzības prasības ir jāiekļauj citu Savienības politikas jomu, tostarp kopējās transporta politikas, noteikšanā un īstenošanā.
- (2) Mērķis mazināt transporta negatīvo ietekmi būtu jāasniedz tā, lai stabilas ekonomiskās izaugsmes un pareizas iekšējā tirgus darbības, un teritoriālās kohēzijas intereses izvairītos no nesamērīgiem pārvietošanās brīvībai liktiem šķēršļiem.
- (3) Lai attiecīgi optimizētu transporta sistēmu, kopējā transporta politikā būtu jāizmanto dažādi instrumenti, lai uzlabotu transporta infrastruktūru un tehnoloģiju izmantošanu un lai ļautu efektīvāk regulēt pieprasījumu pēc transporta, jo īpaši veicinot autotransporta parku atjaunošanu, efektīvāku infrastruktūru un komodalitātes izmantojumu. Tādēļ transporta nozarē attiecībā uz visiem transporta veidiem vairāk jāizmanto princips "lietotājs maksā" un jāatīsta un jāīsteno princips "piesārņotājs maksā".
- (4) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 1999/62/EK ⁽⁴⁾ Komisija bija aicināta nākt klajā ar transporta infrastruktūras lietošanas ārējo izmaksu izvērtējuma modeli, ko izmantot par pamatu turpmākos infrastruktūras lietošanas maksu aprēķinos. Minētais modelis bija jāpapildina ar ietekmes analīzi, lai visi transporta veidi segtu to radītās ārējās izmaksas, un stratēģiju, lai pakāpeniski īstenotu modeli, un – vajadzības gadījumā – ar priekšlikumiem minētās direktīvas turpmākai pārskatīšanai.
- (5) Lai virzītos uz ilgtspējīgu transporta politiku, transporta cenām būtu vairāk jāatbilst satiksmes radīta gaisa un trokšņa piesārņojuma, klimata pārmaiņu un satiksmes sastrēgumu radītām izmaksām, ko rada visu transporta veidu faktiskais izmantojums, lai ar vismazākajām saimnieciskajām izmaksām optimizētu infrastruktūras lietošanu, mazinātu vietēja mēroga piesārņojumu, pārvaldītu satiksmes sastrēgumus un cīnītos pret klimata pārmaiņām. Tādēļ ir vajadzīga pakāpeniska rīcība attiecībā uz visiem transporta veidiem, ņemot vērā to raksturīgās īpašības.
- (6) Attiecībā uz transporta veidiem ārējo izmaksu internalizācija ir jau sākta, un ar attiecīgiem Savienības tiesību aktiem šāda internalizācija vai nu tiek pakāpeniski ieviesta, vai arī vismaz netiek kavēta. Tomēr šis process ir jāuzrauga un jāveicina tā izplatība, attiecībā uz visiem transporta veidiem piemērojot vienotus principus un vienlaicīgi ņemot vērā katra transporta veida specifiku.

⁽¹⁾ OV C 255, 22.9.2010., 92. lpp.⁽²⁾ OV C 120, 28.5.2009., 47. lpp.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta nostāja (OV C 87 E, 1.4.2010., 345. lpp.) un Padomes 2011. gada 14. februāra nostāja pirmajā lasījumā (OV C 77 E, 11.3.2011., 1. lpp.). Eiropas Parlamenta 2011. gada 7. jūnija nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2011. gada 12. septembra lēmums.⁽⁴⁾ OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.

- (7) Autotransporta nozarē autoceļu nodevas, kas aprēķinātas kā ar nobraukto attālumu saistītas infrastruktūras lietošanas maksas, ir taisnīgs un efektīvs saimniecisks instruments ilgtspējīgas transporta politikas sasniegšanai, jo tās ir tieši saistītas ar infrastruktūras lietošanu, ekoloģiskiem transportlīdzekļu parametriem un transportlīdzekļu izmantošanas vietu un laiku, un tāpēc tās var noteikt tādas, lai atspoguļotu faktiskā transportlīdzekļu izmantojuma radītā piesārņojuma un satiksmes sastrēgumu izmaksas. Turklāt autoceļu nodevas iekšējā tirgū nerada konkurences traucējumus, jo tās ir jāmaksā visiem uzņēmējiem neatkarīgi no izcelsmes vai uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsts un atbilstīgi ceļu tīkla lietošanas intensitātei.
- (8) Ietekmes analīze liecina, ka, ja piemērotu autoceļu nodevas, ko aprēķinātu atbilstīgi piesārņojuma izmaksām un – uz pārslogotiem ceļiem – atbilstīgi lielākai autoceļu nodevu diferenciācijai visintensīvākās satiksmes laikos, tas varētu pozitīvi ietekmēt transporta sistēmu un dotu ieguldījumu Savienības klimata pārmaiņu stratēģijā. Tās mazinātu satiksmes sastrēgumus un vietēju piesārņojumu, veicinātu tīrākas transportlīdzekļu tehnoloģijas izmantojumu, optimizētu loģistiku un mazinātu braucienus bez kravas. Autoceļu nodevām netieši varētu būt liela nozīme degvielas patēriņa samazināšanā un klimata pārmaiņu apkarošanas veicināšanā.
- (9) Šī direktīva neliedz dalībvalstīm piemērot valsts tiesību aktus, lai iekasētu maksu no pārējiem ceļu lietotājiem, uz ko šī direktīva neattiecas.
- (10) Satiksmes radīta gaisa un trokšņu piesārņojuma izmaksas, piemēram, veselības izmaksas, arī maksājumus par medicīnas palīdzību, ražas zudumus un citus ražošanas zaudējumus, kā arī pabalstu izmaksas sedz tās dalībvalsts teritorijā, kurā izmanto transportu. Principu “piesārņotājs maksā” īsteno, izmantojot no maksas par ārējām izmaksām gūtos ieņēmumus, kas palīdzēs mazināt ārējās izmaksas.
- (11) Šīs direktīvas nolūkā Komisijas izstrādātais satiksmes radīta gaisa piesārņojuma un trokšņu ārējo izmaksu aprēķinu modelis piedāvā drošas metodes un vienības vērtību skalu, ko var izmantot, aprēķinot ārējās izmaksas.
- (12) Joprojām ir neskaidrības par tādu sistēmu rentabilitāti, kas ir vajadzīgas diferencētu maksu ieviešanai tādiem ceļiem, kur satiksmes plūsmas nav intensīvas. Kamēr neskaidrības nav novērstas, piemērotākā šķiet elastīga Savienības līmeņa pieeja. Šai elastīgajai pieejai būtu jāatstāj dalībvalstīm iespēja lemt par to, vai un kuriem ceļiem ieviest maksu par ārējām izmaksām, pamatojoties uz attiecīgiem vietējiem un visas attiecīgās valsts ceļu tīkla parametriem.
- (13) Lietošanas maksas, kuru pamatā ir lietošanas laiks, ir sistēma, ko var izmantot, lai jau tagad piemērotu principu “lietotājs maksā”, kamēr netiek piemērota sistēma, kas balstīta uz maksām, kuru pamatā ir nobrauktais attālums, un kas labāk atspoguļo faktisko infrastruktūras lietojumu. Ar lietošanas maksām, kuru pamatā ir lietošanas laiks un kuras iekasē reizi dienā, nedēļā, mēnesī vai gadā, nedrīkstētu diskriminēt neregulārus ceļu lietotājus, jo liela daļa tādu lietotāju varētu būt ārvalstu kravu pārvadātāji. Tāpat smagajiem kravas transportlīdzekļiem būtu rūpīgāk jānosaka dienas, nedēļas, mēneša un gada likme.
- (14) Lai nodrošinātu to, ka Eiropas autopārvadātājiem ir skaidrs priekšstats par maksām, kas ir stimuls viņu darbības optimizācijai, būtu jācenšas vidējā termiņā panākt to metožu konvergenci, kuras dalībvalstīs izmanto ārējo izmaksu aprēķināšanai.
- (15) Skaidra un pārredzama tarifikācijas sistēmu īstenošana varētu veicināt labāku iekšējā tirgus darbību. Tādēļ būtu jānovērš pretrunas starp tarifikācijas sistēmām, lai nekropļotu starptautiskā kravu transporta konkurenci Eiropas ceļu tīklā vai konkrētos minētā tīkla posmos un jebkādos citos savstarpēji saistītu ceļu vai autoceļu tīkla papildu posmos, kas nepieder pie Eiropas ceļu tīkla. Tāpat paši tarifikācijas principi jo īpaši būtu jāpiemēro visiem dalībvalstu autoceļu tīkla posmiem.
- (16) Dalībvalstīm būtu jādod iespēja ar autoceļu nodevu starpniecību iekasēt maksimālo pieļaujamo maksu par infrastruktūras lietošanu un maksu par ārējām izmaksām, ko pieļauj šī direktīva, bet tām vajadzētu būt iespējai izvēlēties iekasēt vienu vai abas šīs maksas mazākā apjomā, vai arī tās vispār neiekasēt.
- (17) Nosakot, kādam ceļu tīklam piemērot maksu par ārējām izmaksām, dalībvalstīm vajadzētu varēt izvēlēties uz noteiktiem ceļiem neiekasēt maksu par ārējām izmaksām, lai uzlabotu piekļuvi nomaļiem reģioniem, nošķirtiem sauszemes reģioniem un salu reģioniem un vairotu to konkurētspēju.
- (18) Vajadzētu būt iespējai infrastruktūras lietošanas maksai pievienot ārējo izmaksu elementu, pamatojoties uz satiksmes radīta gaisa piesārņojuma un trokšņu izmaksām. Būtu jāļauj autoceļu nodevās iekļaut ārējo izmaksu elementu pievienot infrastruktūras lietošanas izmaksām ar nosacījumu, ka ir ievēroti konkrēti izmaksu aprēķina nosacījumi, lai novērstu nepamatotas maksas.
- (19) Lai precīzāk atspoguļotu satiksmes radīta gaisa piesārņojuma un trokšņu izmaksas, maksai par ārējām izmaksām vajadzētu būt atkarīgai no ceļu kategorijas, transportlīdzekļu veida un – saistībā ar trokšņiem – no ceļu lietošanas laikposma.

- (20) Satiksmes sastrēgumiem ir nelabvēlīga ietekme, jo tie šķērdē visu ceļu lietotāju laiku un degvielu. Infrastruktūras lietošanas maksas diferenciācija nodrošina instrumentu, lai pārvaldītu satiksmes sastrēgumus, ar nosacījumu, ka diferencētas ceļu maksas cenu izteiksmē dod ceļu lietotājiem skaidru un nozīmīgu signālu mainīt paradumus un visintensīvākās satiksmes laikā izvairīties no ceļu posmiem ar satiksmes sastrēgumiem.
- (21) Ja noteiktā ceļa posmā izmanto diferenciāciju, lai mazinātu sastrēgumus, diferenciācija būtu jāizstrādā un jāpiemēro tā, lai tā būtu ieņēmumu ziņā neitrāla un nodrošinātu ievērojamas finansālās priekšrocības tiem pārvadātājiem, kuri izmanto šo ceļa posmu nevis sastrēgumstundās, bet tad, kad tas ir mazāk noslogots.
- (22) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību ⁽¹⁾ jau ir pamats izstrādāt un pabeigt Savienības pasākumu kompleksu, kas attiecas uz transportlīdzekļu radīto troksni, kā arī uz infrastruktūru – prasot kompetentām iestādēm izstrādāt stratēģiskas lielāko ceļu trokšņu kartes un izstrādāt rīcības plānus, kā mazināt troksni, ja trokšņu iedarbība var negatīvi ietekmēt cilvēku veselību.
- (23) Iekšējā tirgus netraucētai darbībai ir vajadzīga Savienības sistēma, lai nodrošinātu to, ka ceļu lietošanas maksas, kas noteiktas atkarībā no satiksmes radītā gaisa piesārņojuma un trokšņa piesārņojuma vietējām izmaksām un atkarībā no satiksmes sastrēgumiem, ir pārredzamas, samērīgas un nediskriminējošas. Šajā sistēmā būtu jāiekļauj vienoti tarifācijas principi, aprēķinu metodes, maksimālie pieļaujamie daudzumi un ārējo izmaksu vienības vērtības, kuru pamatā ir atzītas zinātniskas metodes, kā arī procedūras, kā paziņot Komisijai par autoceļu nodevu sistēmu un sniegt ziņojumus par to darbību.
- (24) Ja dalībvalsts izraugās iestādi, lai noteiktu maksu par ārējām izmaksām, tai nevajadzētu būt tieši ieinteresētai noteikt nepamatoti lielas maksas, un tāpēc tai būtu jābūt neatkarīgai no struktūras, kas iekasē un pārvalda autoceļu nodevās gūtos ieņēmumus.
- (25) Transporta koridors, kurā atļauts uzcenojums, var ietvert paralēlus un pienācīgā attālumā esošus tieši konkurējošus kalnu ceļu posmus, uz kuriem var novirzīt satiksmi uzcenojuma ieviešanas dēļ. Pārrobežu projektos par šā noteikuma piemērošanu būtu jāvienojas attiecīgajām dalībvalstīm un Komisijai.
- (26) Lai dotu priekšroku prioritāriem Eiropas nozīmes būvprojektiem, kas identificēti III pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumam 661/2010/ES (2010. gada 7. jūlijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai ⁽²⁾, dalībvalstīm, kas var pievienot uzcenojumu, tāda iespēja būtu jāizmanto, pirms iekasēt maksu par ārējām izmaksām. Lai novērstu nepamatotu maksu iekasēšanu no lietotājiem, maksa par ārējām izmaksām nebūtu jāapvieno ar uzcenojumu, ja vien ārējās izmaksas nav lielākas par jau iekasēto uzcenojumu. Tādēļ šādos gadījumos ir lietderīgi uzcenojuma summu atskaitīt no maksas par ārējām izmaksām.
- (27) Nav pieļaujamas atlaides vai samazinājumi attiecībā uz maksu par ārējām izmaksām, jo ir liela iespējamība, ka tādējādi būtu nepamatoti diskriminēti dažu kategoriju lietotāji.
- (28) Ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību attiecīgos noteikumus par valsts atbalstu, vajadzētu būt atļautiem veicināšanas pasākumiem attiecībā uz ceļojumiem, kas saistīti ar dārgu transporta veidu maiņu, piemēram, sauszemes–jūras–suszemes transports, lai tādējādi uzlabotu teritoriālo kohēziju un piekļuvi nomaļiem reģioniem, nošķirti reģioniem vai salu reģioniem un vairotu to konkurētspēju.
- (29) Vajadzētu būt iespējai ar konkrētiem nosacījumiem atļaut infrastruktūras lietošanas maksas atlaides vai samazinājumus ikvienai lietotāju kategorijai, piemēram, regulāriem lietotājiem vai autoceļu nodevu iekasēšanas elektronisku sistēmu lietotājiem.
- (30) Maksas par ārējām izmaksām iekasēšana, izmantojot autoceļu nodevas, efektīvāk ietekmēs lietotāju lēmumus, ja viņi būs informēti par šādu izmaksu pastāvēšanu. Tādēļ šādas izmaksas būtu atsevišķi jānorāda izziņā, rēķinā vai līdzīgā ceļa nodevas iekasētāja izdotā dokumentā. Turklāt šāds dokuments veicinātu to, ka pārvadātāji maksu par ārējām izmaksām nodotu kravu sūtītājiem vai citiem klientiem.
- (31) Ir vēlams izmantot elektroniskas autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmas, novēršot rindas pie autoceļu nodevu iekasēšanas vietu šķēršļiem, lai netraucētu brīvai satiksmes plūsmai un nekaitētu vietējai videi. Tādēļ ir vēlams maksu par ārējām izmaksām piemērot ar šādu sistēmu palīdzību saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/52/EK (2004. gada 29. aprīlis) par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā ⁽³⁾. Lai veicinātu iekšējā tirgus pareizu darbību, Komisijai vajadzētu uzraudzīt atbilstīgi Direktīvai 2004/52/EK panākto progresu, cenšoties noteiktajos termiņos izveidot reālu Eiropas Autoceļu nodevu iekasēšanas elektronisko sistēmu, kā rezultātā katrā transportlīdzeklī būs vajadzīga tikai viena elektroniskā ceļu nodevu iekasēšanas ierīce, kura būs pilnībā sadarbspējīga ar visu dalībvalstu elektroniskajām maksu iekasēšanas sistēmām.

⁽¹⁾ OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.

⁽²⁾ OV L 204, 5.8.2010., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 166, 30.4.2004., 124. lpp.

- (32) Kamēr lēmumus par valstu publiskajiem izdevumiem, tostarp par saskaņā ar šo direktīvu gūto ieņēmumu izmantošanu, saskaņā ar subsidiaritātes principu pieņem dalībvalstis, papildu ieņēmumi, ko rada maksa par ārējām izmaksām, vai šo ieņēmumu finansiālās vērtības ekvivalents saskaņā ar šajā direktīvā iestrādātiem transporta politikas mērķiem būtu jāizmanto transporta nozares labā un nolūkā kopumā veicināt ilgtspējīgu mobilitāti. Tālab tādiem projektiem, *inter alia*, būtu jāveicina efektīva maksas noteikšana, jāmazina autotransporta radītais piesārņojums izcelsmes vietā, jāmazina piesārņojuma sekas, jāuzlabo transportlīdzekļu CO₂ parametri un energoefektivitāte, transporta lietotājiem jāattīsta alternatīva infrastruktūra, jāoptimizē loģistika vai jāuzlabo ceļu satiksmes drošība.
- (33) Lai veicinātu autoceļu nodevu sistēmu savstarpēju izmantojamību un ievērojot konkrētus nosacījumus, divām vai vairāk dalībvalstīm būtu jāļauj sadarboties, ieviešot vienotas autoceļu nodevu sistēmas.
- (34) Komisijai būtu laikus jānosūta Eiropas Parlamentam un Padomei visaptverošs izvērtējums par pieredzi, kas gūta dalībvalstīs, kuras saskaņā ar šo direktīvu piemēro maksu par ārējām izmaksām un/vai infrastruktūras lietošanas maksu.
- (35) Padomes Regulā (EK) Nr. 1083/2006 (2006. gada 11. jūlijs), ar ko paredz vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu⁽¹⁾, ir paredzēts, ka ieņēmumi, ko gūst tieši no lietotāju maksājumiem, ir jāņem vērā, nosakot finansējuma deficītu projektos, kas dod ieņēmumus. Tomēr ieņēmumi, ko gūst no maksas par ārējām izmaksām, finansējuma deficīta aprēķinos nav jāņem vērā, jo šie ieņēmumi būtu jāizmanto tādiem projektiem, kuru mērķis ir mazināt autotransporta radīto piesārņojumu izcelsmes vietā, mazināt piesārņojuma sekas, uzlabot transportlīdzekļu CO₂ parametrus un energoefektivitāti, kā arī transporta lietotājiem attīstīt alternatīvu infrastruktūru.
- (36) Piemērojot alternatīvas zinātniskas metodes, lai aprēķinātu maksu par ārējām izmaksām, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ņemt vērā metodes, kas paredzētas, lai aprēķinātu ārējo izmaksu monetāro vērtību, un kas ir norādītas pētījumā "*Handbook on the estimation of external cost in the transport sector*"⁽²⁾, kurā ir pārskats par jaunākām teorijām ārējo izmaksu noteikšanai, kā arī praktiskiem aprēķinu aspektiem.
- (37) Kalnu reģionos, kā aprakstīts Eiropas Komisijas uzdevumā sagatavotajā 2004. gada pētījumā "Kalnu reģioni Eiropā: kalnu reģionu analīze ES dalībvalstīs, jaunajās dalībvalstīs un citās Eiropas valstīs", varētu ļaut noteikt lielāku maksu par ārējām izmaksām tiktāl, ciktāl objektīvi zinātniski dati pierāda, ka gaisa un trokšņu piesārņojums rada lielāku kaitējumu šajos kalnu reģionos saistībā ar ģeogrāfiskiem apstākļiem un tādām fizikālām parādībām kā ceļu kritumi, temperatūras svārstības un ieleju radītais amfiteātra efekts.
- (38) Lai nodrošinātu vienādus šīs direktīvas īstenošanas nosacījumus, Komisijai būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras. Šīs pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu⁽³⁾.
- (39) Jautājumā par dažu pielikumu pielāgošanu Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot priekšdarbus, attiecīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī.
- (40) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁽⁴⁾ dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Savienības interesēs izstrādāt savas tabulas, kur pēc iespējas precīzāk atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas.
- (41) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi – proti, stimulēt diferencētas maksas par ārējām izmaksām, lai padarītu transporta nozari ilgtspējīgāku – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka transporta pārrobežu dimensijas nozīmīguma dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Ar šo Direktīvu 1999/62/EK groza šādi:

1) direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu punktu:

⁽¹⁾ OV L 210, 31.7.2006., 25. lpp.

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

⁽³⁾ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

⁽⁴⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

“ad) “autoceļš” ir mehānisku transportlīdzekļu satiksmei īpaši paredzēts un izbūvēts ceļš, kas neapkalpo teritorijas, kuras ar to robežojas, un:

i) kam, izņemot īpašas vietas vai uz laiku, ir brauktuves divvirzienu satiksmei, nošķirtas ar sadalītāju joslu, kas nav domāta satiksmei, vai – izņēmuma gadījumos – ar citiem līdzekļiem;

ii) kam nav viena līmeņa krustojumu ar ceļiem, dzelzceļiem vai tramvaja sliežu ceļiem, riteņbraucēju vai gājēju ceļiem; un

iii) kas ir īpaši apzīmēts kā autoceļš;”;

b) panta b) un ba) punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

“b) “autoceļa nodeva” ir konkrēta summa, kura ir jāmaksā par transportlīdzekli atkarībā no attāluma, ko tas nobraucis, izmantojot attiecīgo infrastruktūru, un transportlīdzekļa veida un kurā ir iekļauta infrastruktūras lietošanas maksa un/vai maksa par ārējām izmaksām;

ba) “infrastruktūras lietošanas maksa” ir maksa, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas, kas dalībvalstī rodas saistībā ar infrastruktūras būvniecību, uzturēšanu, darbību un attīstību;”;

c) iekļauj šādus punktus:

“bb) “maksa par ārējām izmaksām” ir maksa, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas, kas attiecīgajā dalībvalstī rodas saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu un/vai troksni;

bc) “satiksmes radīta gaisa piesārņojuma izmaksas” ir izmaksas par kaitējumu, ko transportlīdzekļa darbības laikā rada gaisā nonākušās daļiņas un ozona prekursori, piemēram, slāpekļa oksīds un gaistoši organiski savienojumi;

bd) “satiksmes radīta trokšņa piesārņojuma izmaksas” ir izmaksas par kaitējumu, ko rada transportlīdzekļa darbības vai transportlīdzekļa un ceļa virsmas mijiedarbības troksnis;

be) “vidējā svērtā infrastruktūras lietošanas maksa” ir noteiktā laikposmā gūtie kopējie ieņēmumi no infrastruktūras lietošanas maksas, dalīti ar to kilometru skaitu, ko transportlīdzekļi ir nobraukuši noteiktos ceļa posmos, kuriem minētajā laikposmā piemēroja attiecīgo maksu;

bf) “vidējā svērtā maksa par ārējām izmaksām” ir noteiktā laikposmā gūtie kopējie ieņēmumi no maksas par ārējām izmaksām, dalīti ar to kilometru skaitu, ko transportlīdzekļi ir nobraukuši noteiktos ceļa posmos, kuriem minētajā laikposmā piemēroja attiecīgo maksu;”;

d) panta d) punktu aizstāj ar šādu:

“d) “transportlīdzeklis” ir mehānisks transportlīdzeklis vai kopā sakabināti transportlīdzekļi, kuri ir paredzēti vai tiek izmantoti vienīgi kravu autopārvadājumiem un kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa ir lielāka par 3,5 tonnām;”;

2) direktīvas 7., 7.a un 7.b pantu aizstāj ar šādiem pantiem:

“7. pants

1. Neskarot 9. panta 1.a punktu, dalībvalstis var saglabāt vai ieviest autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksas Eiropas ceļu tīklā vai konkrētos minētā tīkla posmos un visos citos autoceļu tīkla posmos, kas nepieder pie Eiropas ceļu tīkla, ievērojot šā panta 2., 3., 4. un 5. punktā un 7.a līdz 7.k pantā paredzētos nosacījumus. Tas neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību citos ceļos piemērot autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksas, ja vien šāda autoceļu nodevu un/vai lietošanas maksu piemērošana šādos citos ceļos nediskriminē starptautisko satiksmi un nerada transporta uzņēmumu konkurences traucējumus.

2. Dalībvalstis nevienas kategorijas transportlīdzekļiem par viena un tā paša ceļa posma lietošanu nepiemēro vienlaikus autoceļu nodevas un lietošanas maksu. Tomēr dalībvalstis, kas savā ceļu tīklā piemēro lietošanas maksu, var piemērot arī autoceļu nodevas par tiltu, tuneļu un kalnu pāreju izmantošanu.

3. Ar autoceļu nodevām un lietošanas maksām ne tieši, ne netieši nediskriminē pārvadātājus viņu pilsonības, uzņēmējdarbības veikšanas vai transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts vai trešās valsts dēļ, vai arī pārvadājumu izcelsmes vai galamērķa dēļ.

4. Dalībvalstis var transportlīdzekļiem paredzēt samazinātas autoceļu nodevas likmes vai lietošanas maksas vai atbrīvot no autoceļu nodevām vai lietošanas maksām transportlīdzekļus, uz ko neattiecas prasība uzstādīt un izmantot reģistrācijas kontrolierīces, kuras paredzētas Padomes Regulā (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (*), un gadījumos, uz kuriem attiecas šīs direktīvas 6. panta 2. punkta a) un b) apakšpunkts un tajos izklāstītie nosacījumi.

5. Dalībvalstis var izvēlēties piemērot autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksas tikai tādiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa nav mazāka par 12 tonnām, ja tās uzskata, ka to piemērošana transportlīdzekļiem, kuru pilnā masa ir mazāka nekā 12 tonnas, cita starpā:

a) satiksmes novirzīšanas dēļ radītu nozīmīgas negatīvas sekas brīvai satiksmes plūsmai, videi, trokšņu līmenim, satiksmes sastrēgumiem, veselībai vai ceļu satiksmes drošībai;

- b) radītu administratīvas izmaksas, kas vairāk nekā par 30 % pārsniedz papildu ieņēmumus, kurus būtu radījusi to piemērošana.

Dalībvalstis, kas izvēlas piemērot ceļa nodevas un/vai lietošanas maksas tikai tiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa nav mazāka par 12 tonnām, dara Komisijai zināmu savu lēmumu un tā iemeslus.

7.a pants

1. Lietošanas maksas ir samērīgas ar infrastruktūras lietošanas ilgumu, nepārsniedzot II pielikumā noteiktās likmes, un ir derīgas dienu, nedēļu, mēnesi vai gadu. Mēneša likme nav lielāka par 10 % no gada likmes, nedēļas likme nav lielāka par 5 % no gada likmes, un dienas likme nav lielāka par 2 % no gada likmes.

Dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem tā var piemērot tikai lietošanas maksas gada likmes.

2. Lietošanas maksu, ieskaitot administratīvās izmaksas, visu kategoriju transportlīdzekļiem dalībvalstis nosaka, nepārsniedzot II pielikumā noteiktās maksimālās pieļaujamās likmes.

7.b pants

1. Infrastruktūras lietošanas maksu nosaka saskaņā ar infrastruktūras izmaksu atgūšanas principu. Vidējo svērto infrastruktūras lietošanas maksu saista ar attiecīgās infrastruktūras tīkla būves, ekspluatācijas, tehniskās apkopes un attīstības izmaksām. Vidējā svērtā infrastruktūras lietošanas maksa var ietvert arī kapitāla peļņu un/vai peļņas normu saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

2. Vērā ņemtās izmaksas attiecas uz ceļu tīklu vai tā daļu, par kuru iekasē infrastruktūras lietošanas maksu, un uz transportlīdzekļiem, uz kuriem tā attiecas. Dalībvalstis var izvēlēties atgūt tikai minēto izmaksu procentuālu daļu.

7.c pants

1. Maksu par ārējām izmaksām var piesaistīt satiksmes radīta gaisa piesārņojuma izmaksām. Ārējās izmaksas par tādiem ceļu posmiem, kas ved caur teritorijām, kuru iedzīvotāji ir pakļauti autosatiksmes radītam troksnim, var iekļaut satiksmes radītu trokšņu izmaksas.

Maksas par ārējām izmaksām diferencē, un tās nosaka saskaņā ar IIIa pielikumā noteiktām obligātām prasībām un metodēm, kā arī ievērojot IIIb pielikumā paredzētās maksimālās pieļaujamās vērtības.

2. Izmaksas, ko ņem vērā, attiecas uz ceļu tīklu vai tā daļu, kurā iekasē maksu par ārējām izmaksām, un uz transportlīdzekļiem, uz kuriem maksa attiecas. Dalībvalstis var izvēlēties atgūt tikai procentuālu daļu minēto izmaksu.

3. Maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu nepiemēro transportlīdzekļiem,

kas atbilst pašiem stingrākiem EURO emisiju standartiem, līdz četriem gadiem pēc to piemērošanas dienas, kas paredzēta noteikumos, ar kuriem ir ieviesti minētie standarti.

4. To, cik lielas ir maksas par ārējām izmaksām, nosaka attiecīgā dalībvalsts. Ja kāda dalībvalsts tādiem nolūkiem ir izraudzījusi kādu iestādi, tai ir jābūt juridiski un finansiāli neatkarīgai no iestādes, kas daļēji vai pilnībā apsaimnieko vai iekasē tādus maksājumus.

7.d pants

Viena gada laikā pēc nākamo un stingrāku EURO emisiju standartu pieņemšanas Eiropas Parlaments un Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru nosaka attiecīgās maksimālās vērtības IIIb pielikumā.

7.e pants

1. Maksimālās pieļaujamās infrastruktūras lietošanas maksas dalībvalstis aprēķina, izmantojot metodoloģiju, kuras pamatā ir III pielikumā izklāstītie aprēķinu pamatprincipi.

2. Koncesijas autoceļu nodevām maksimālā pieļaujamā infrastruktūras lietošanas maksa ir vienāda ar vai mazāka par summu, ko iegūst, izmantojot metodoloģiju, kuras pamatā ir III pielikumā izklāstītie aprēķinu pamatprincipi. Šādas vienādības novērtēšanu veic, pamatojoties uz pietiekami ilgu atsaucē laika posmu, kas ir saderīgs ar koncesijas līguma būtību.

3. Uz autoceļu nodevu sistēmām, kas jau darbojās 2008. gada 10. jūnijā vai par ko saskaņā ar konkursa uzaicinājumu vai atbildēm uz uzaicinājumu piedalīties sarunās saskaņā ar sarunu procedūru līdz 2008. gada 10. jūnijam ir saņemti piedāvājumi, ievērojot publiskā iepirkuma procedūru, neattiecas 1. un 2. punktā minētie pienākumi, kamēr sistēmas ir spēkā un nav būtiski mainītas.

7.f pants

1. Izņēmuma gadījumos – attiecībā uz infrastruktūru kalnu apgabalos un iepriekš informējot Komisiju – īpašos ceļa posmos, kur veidojas nopietni satiksmes sastrēgumi vai, ko lietojot, transportlīdzekļi rada ievērojamu kaitējumu videi, infrastruktūras lietošanas maksai var pievienot uzceņojumu, ja:

a) ieņēmumus, ko gūst no uzceņojuma, iegulda tādu prioritāru Eiropas nozīmes projektu būvniecības finansējumā, kuri identificēti III pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumam Nr. 661/2010/ES (2010. gada 7. jūlijs) par Savienības pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai (***) un kuri tieši veicina satiksmes sastrēgumu vai videi radītu kaitējumu mazināšanos, un atrodas tajā pašā transporta koridorā, kur ir ceļa posms, kuram piemēro uzceņojumu;

- b) uzcenojums nav lielāks par 15 % no vidējās svērtās infrastruktūras lietošanas maksas, ko aprēķina saskaņā ar 7.b panta 1. punktu un 7.e pantu, izņemot gadījumus, ja gūtos ieņēmumus iegulda prioritāru Eiropas nozīmes un ar kalnu apgabalu infrastruktūru saistītu projektu pārrobežu posmos, un tad uzcenojums nedrīkst būt lielāks par 25 %;
- c) uzcenojuma piemērošana nedrīkst izraisīt netaisnīgu attieksmi pret komerctransportu salīdzinājumā ar citiem ceļu lietotājiem;
- d) pirms uzcenojuma piemērošanas Komisijai iesniedz aprakstu par konkrēto uzcenojuma piemērošanas vietu un pierādījumu par lēmumu finansēt a) apakšpunktā minēto prioritāro projektu būvniecību; un
- e) laikposmu, kad uzcenojumu paredzēts piemērot, nosaka un ierobežo iepriekš, un no projektu finansēšanas plānu un rentabilitātes analīzes viedokļa tas atbilst paredzamiem ieņēmumiem, ko līdzfinansēs ieņēmumi no uzņēmuma.

Šā punkta pirmo daļu piemēro jauniem pārrobežu projektiem, savā starpā vienojoties visām minētajā projektā iesaistītām dalībvalstīm.

2. Uzcenojumu var piemērot infrastruktūras lietošanas maksai, kas diferencēta saskaņā ar 7.g pantu.

3. Saņemot vajadzīgo informāciju no dalībvalsts, kas paredzējusi piemērot uzcenojumu, Komisija šo informāciju dara pieejamu 9.c pantā minētās komitejas locekļiem. Ja Komisija uzskata, ka plānotais uzcenojums neatbilst 1. punktā izklāstītajiem nosacījumiem, vai uzskata, ka plānotais uzcenojums ļoti negatīvi ietekmēs nomaļu reģionu ekonomikas attīstību, tā var noraidīt attiecīgās dalībvalsts iesniegtās plānotās maksas vai lūgt to grozījumu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 9.c panta 2. punktā minēto konsultēšanas procedūru.

4. Ceļa posmos, kas atbilst 1. punktā minētajiem uzcenojumu piemērošanas kritērijiem, dalībvalstis nedrīkst iekasēt maksu par ārējām izmaksām, ja nav piemērots uzcenojums.

5. Uzcenojuma summu atskaita no maksas par ārējām izmaksām, ko aprēķina saskaņā ar 7.c pantu, izņemot attiecībā uz transportlīdzekļiem ar EURO 0, I un II emisiju klasi no 2011. gada 15. oktobra un ar EURO III emisiju klasi no 2015. gada un turpmāk. Visus šos ieņēmumus, kas gūti, vienlaikus piemērojot uzcenojumu un maksu par ārējām izmaksām, iegulda prioritāros Eiropas nozīmes būvniecības projektos, kas minēti Lēmuma Nr. 661/2010/ES III pielikumā.

7.g pants

1. Dalībvalstis diferencē infrastruktūras lietošanas maksu saskaņā ar transportlīdzekļa EURO emisiju klasi tā, lai infrastruktūras lietošanas maksa nepārsniegtu 100 % papildus nodevai, ko iekasē par tādiem pašiem transportlīdzekļiem,

kas atbilst visstingrākajiem emisiju apjomu standartiem. Šī prasība neattiecas uz spēkā esošiem koncesijas līgumiem līdz to atjaunināšanai.

Dalībvalsts tomēr var atkāpties no prasības diferencēt infrastruktūras lietošanas maksu, ja:

- i) tas būtiski mazinātu autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmu saskaņotību dalībvalsts teritorijā;
- ii) tehniskā ziņā nebūtu lietderīgi ieviest diferenciāciju attiecīgajā autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmā;
- iii) tas uz citiem ceļiem novirzītu tādas transportlīdzekļus, kas izraisa vislielāko piesārņojumu, un negatīvi ietekmētu ceļu satiksmes drošību un sabiedrības veselību; vai
- iv) autoceļu nodevā būtu iekļauta maksa par ārējām izmaksām.

Par visām atkāpēm vai izņēmumiem ziņo Komisijai.

2. Ja pārbaudes gadījumā autovadītājs vai attiecīgā gadījumā pāravadātājs nevar uzrādīt transportlīdzekļa dokumentus, kas ir vajadzīgi, lai noskaidrotu transportlīdzekļa EURO emisiju klasi, dalībvalstis var piemērot maksimālās pieļaujamās autoceļu nodevas.

3. Infrastruktūras lietošanas maksu var diferencēt arī tāpēc, lai mazinātu satiksmes sastrēgumus, mazinātu kaitējumu infrastruktūrai un optimizētu attiecīgās infrastruktūras izmantošanu vai veicinātu satiksmes drošību, ja:

- a) diferenciācija ir pārskatāma, publiskota un visiem lietotājiem pieejama ar vienādiem nosacījumiem;
- b) diferenciāciju piemēro, ievērojot diennakts laiku un dienas vai gadalaika tipu;
- c) infrastruktūras lietošanas maksa nepārsniedz maksimālo vidēji svērtu infrastruktūras lietošanas maksu par vairāk nekā 175 %, kā norādīts 7.b pantā;
- d) visintensīvākās satiksmes laiks, kad sastrēgumu mazināšanai iekasē lielāku infrastruktūras lietošanas maksu, nav ilgāks par piecām stundām dienā;
- e) diferenciāciju ceļa posmam, kurā rodas sastrēgumi, nosaka un piemēro pārredzamā un ieņēmumu ziņā neitrālā veidā tā, lai mazāka ceļa nodeva ir jāmaksā pāravadātājiem, kuri izvēlas braukt periodos, kad ceļš ir mazāk noslogots, un lielāka ceļa nodeva ir jāmaksā pāravadātājiem, kuri šo pašu ceļa posmu izmanto sastrēgumstundās; un
- f) dalībvalsts, kura vēlas ieviest šādu diferenciāciju vai mainīt spēkā esošo, informē par to Komisiju un sniedz tai informāciju, kas nepieciešama, lai pārliecinātos, ka nosacījumi ir izpildīti. Pamatojoties uz saņemto informāciju, Komisija publisko un regulāri atjaunina sarakstu, kurā norādīti periodi, kādos diferenciāciju piemēro, un atbilstīgās likmes.

4. Šā panta 1. un 3. punktā minētā maksas diferenciācija nav paredzēta, lai no autoceļu nodevām gūtu papildu ieņēmumus. Iepriekš neparedzētu ieņēmumu pieaugumu izlīdzina, mainot diferenciācijas struktūru, un tas ir jāizdara divos gados pēc pārskata gada, kad ir gūti papildu ieņēmumi.

7.h pants

1. Vismaz sešus mēnešus pirms jauna infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšanas režīma ieviešanas dalībvalstis nosūta Komisijai:

a) attiecībā uz autoceļu nodevu iekasēšanas režīmu, neiekļaujot koncesijas autoceļu nodevas:

- vienības vērtību un citus parametrus, ko izmanto dažādu infrastruktūras izmaksu elementu aprēķinos, un
- skaidru informāciju par transportlīdzekļiem, uz ko attiecas nodevu iekasēšanas režīms, tīkla vai tā daļas ģeogrāfisko platību, ko izmanto, aprēķinot katras izmaksas, un izmaksu procentu, ko ir paredzēts atgūt;

b) attiecībā uz nodevu iekasēšanas režīmu, tostarp koncesijas autoceļu nodevām:

- koncesijas līgumus vai ievērojamus grozījumus tajos,
- galveno lietu, kas ir koncesijas devēja paziņojuma pamatā, kā izklāstīts VII B pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2004/18/EK (2004. gada 31. marts) par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (**); galvenajā lietā iekļauj 7.b panta 1. punktā noteiktās aplēstās izmaksas, ko paredz saskaņā ar koncesiju, prognozējamo satiksmi, sadalot pa transportlīdzekļu veidiem, paredzēto autoceļu nodevu summu un tīkla ģeogrāfisko platību, uz kuru attiecas koncesijas līgums.

2. Kad tā ir saņēmusi visu saskaņā ar 1. punktu vajadzīgo informāciju, Komisija sešos mēnešos sniedz atzinumu par to, vai ir ievēroti 7.e pantā paredzētie pienākumi. Komisijas atzinumus dara pieejamus 9.c pantā minētajai komitejai.

3. Pirms tās ievieš jaunu režīmu, lai iekasētu maksu par ārējām izmaksām, dalībvalstis nosūta Komisijai:

- a) precīzu informāciju par to ceļa posmu atrašanās vietu, par kuriem iekasēs maksu par ārējām izmaksām, un aprakstu par transportlīdzekļu klasi, ceļu kategoriju un precīziem laikiem, kad mainīsies maksa par ārējām izmaksām;
- b) paredzēto vidējo svērto maksu par ārējām izmaksām un paredzēto ieņēmumu kopsummu;

c) vajadzības gadījumā – tās iestādes nosaukumu, kas saskaņā ar 7.c panta 4. punktu ir norīkota maksas summas noteikšanai, un tās pārstāvja vārdu;

d) parametrus, datus un informāciju, kas ir vajadzīga, lai parādītu, kā piemēros IIIa pielikumā noteikto aprēķina metodi.

4. Komisija lēmumu par 7.b, 7.c, 7.j vai 9. panta 2. punktā paredzēto pienākumu izpildi pieņem:

a) sešos mēnešos pēc tam, kad ir iesniegta 3. punktā minētā dokumentācija; vai

b) vajadzības gadījumā, vēl trīs mēnešos pēc tam, kad ir saņemta Komisijas saskaņā ar 3. punktu lūgtā papildu informācija.

Attiecīgā dalībvalsts pielāgo ierosināto maksu par ārējām izmaksām, lai izpildītu minētā lēmuma prasības. Komisijas lēmumu dara pieejamu 9.c pantā minētajai komitejai, Eiropas Parlamentam un Padomei.

7.i pants

1. Dalībvalstis nevienam lietotājam neparedz autoceļu nodevu atlaides vai samazinājumus saistībā ar ārējo izmaksu segšanas elementu.

2. Dalībvalstis var paredzēt infrastruktūras lietošanas maksas atlaides un samazinājumus ar nosacījumu, ka:

a) to rezultātā iegūtā maksas struktūra ir samērīga, publiskota un lietotājiem pieejama ar vienādiem nosacījumiem un tā nerada situāciju, kad papildu izmaksas augstāku autoceļu nodevu formā tiek novirzītas uz citiem lietotājiem; un

b) atlaides vai samazinājumi dod reālus administratīvu izmaksu ietaupījumus; un

c) tie nav lielāki par 13 % no infrastruktūras lietošanas maksas, ko maksā tādi paši transportlīdzekļi, kuri nevar pretendēt uz atlaidēm vai samazinātu maksu.

3. Ievērojot 7.g panta 3. punkta b) apakšpunktā un 4. punktā minētos nosacījumus, izņēmuma gadījumos, proti, īpašiem Eiropas nozīmes projektiem, kas identificēti Lēmuma Nr. 661/2010/ES III pielikumā, uz autoceļu nodevu likmēm var piemērot citādu diferenciāciju, lai projektiem nodrošinātu komerciālu dzīvotspēju, ja ar tiem tieši konkurē citu tipu motorizēti transportlīdzekļi. Tā rezultātā iegūtā maksas struktūra ir lineāra, samērīga, publiskota un lietotājiem pieejama ar vienādiem nosacījumiem un nerada situāciju, kad papildu izmaksas augstāku autoceļu nodevu formā tiek novirzītas uz citiem lietotājiem. Pirms attiecīgas maksu struktūras ieviešanas Komisija pārbauda, vai ir izpildīti minētie nosacījumi.

7.j pants

1. Autoceļu nodevas un lietošanas maksu piemēro un iekasē, un to samaksu pārbauda tā, lai iespējami mazāk traucētu brīvu satiksmes plūsmu un lai pie Savienības iekšējām robežām nenotiktu nekādas obligātas pārbaudes vai kontroles pasākumi. Lai to nodrošinātu, dalībvalstis sadarbojas, izstrādājot metodes, kā pārvaldītāji vismaz lielākajās tirdzniecības vietās var samaksāt autoceļu nodevas un lietošanas maksu 24 stundas diennaktī, izmantojot parastos maksāšanas līdzekļus, gan dalībvalstīs, kur tā ir piemērota, gan ārpus tām. Autoceļu nodevu un lietošanas maksājumu iekasēšanas vietās dalībvalstis attiecīgas iekārtas uzstāda tā, lai nodrošinātu parasto satiksmes drošības standartu ievērošanu.

2. Autoceļu nodevu un lietošanas maksu iekasēšanas sistēmas neregulāriem tīkla lietotājiem nedrīkst ne finansiāli, ne citādi radīt nepamatoti nelabvēlīgāku stāvokli. It īpaši, ja autoceļu nodevas vai lietošanas maksas dalībvalstis iekasē, tikai izmantojot sistēmu, kas prasa lietot transportlīdzekļos iebūvētas ierīces, tā nodrošina, ka saskaņā ar pamatotiem administratīviem un ekonomiskiem pasākumiem visi lietotāji var iegādāties attiecīgas transportlīdzekļos iebūvējamās ierīces, kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/52/EK (2004. gada 29. aprīlis) par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā (****) prasībām.

3. Ja dalībvalsts transportlīdzeklim piemēro autoceļu nodevu, tad nodevas kopsummu, infrastruktūras lietošanas maksas summu un/vai summu maksai par ārējām izmaksām norāda kvītī, ko izsniedz pārvaldītājam, ja iespējams, elektroniski.

4. Ja tas ir ekonomiski iespējams, dalībvalstis maksu par ārējām izmaksām piemēro un iekasē, izmantojot elektronisku sistēmu, kas atbilst Direktīvas 2004/52/EK 2. panta 1. punkta prasībām. Komisija veicina sadarbību starp dalībvalstīm, kas var izrādīties vajadzīga, lai nodrošinātu maksu iekasēšanas elektronisko sistēmu savietojamību Eiropas mērogā.

7.k pants

Neskarot Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. pantu, šī direktīva neierobežo dalībvalstu rīcības brīvību, ieviešot autoceļu nodevu un/vai infrastruktūras lietošanas maksu, paredzēt attiecīgas kompensācijas par tām.

(*) OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.

(**) OV L 204, 5.8.2010., 1. lpp.

(***) OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp.

(****) OV L 166, 30.4.2004., 124. lpp.;

3) aiz 8.a panta iekļauj šādu pantu:

“8.b pants

1. Divas vai vairākas dalībvalstis var sadarboties, ieviešot vienotas autoceļu nodevu sistēmas, kas būtu piemērojamas

visā to kopējā teritorijā. Tādā gadījumā attiecīgās dalībvalstis nodrošina, lai Komisija būtu informēta par sadarbību, sistēmas turpmāku darbību, kā arī iespējamiem grozījumiem.

2. Vienotai autoceļu nodevu sistēmai piemēro 7. līdz 7.k pantā izklāstītos nosacījumus. Vienotajai sistēmai var pievienoties citas dalībvalstis.”;

4) direktīvas 9. panta 1.a un 2. punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

“1.a Šī direktīva neskar dalībvalstu tiesības nediskriminējoši piemērot normatīvus maksājumus, kas ir īpaši paredzēti, lai visos ceļos, kas atrodas apdzīvotās vietās, tostarp Eiropas tīkla ceļos, kas šķērso apdzīvotas vietas, samazinātu satiksmes sastrēgumus vai cīnītos pret to kaitīgo ietekmi uz vidi, tostarp sliktu gaisa kvalitāti.

2. Dalībvalstis nosaka šīs direktīvas radīto ieņēmumu izmantojumu. Lai varētu attīstīt visu autoceļu tīklu kopumā, no infrastruktūras lietošanas maksām un maksas par ārējām izmaksām iegūtos ieņēmumus vai finanšu izteiksmē tiem līdzīgu ieņēmumu summas būtu jāizmanto transporta nozarē, lai optimizētu visu transporta sistēmu. Jo īpaši ieņēmumus, ko gūst no maksas par ārējām izmaksām, vai finanšu izteiksmē tiem līdzīgu ieņēmumu summas būtu jāizmanto, lai transportu padarītu ilgtspējīgāku, tostarp veiktu vienu vai vairākus no šādiem pasākumiem:

- a) veicinātu cenu efektīvu noteikšanu;
- b) rašanās vietā mazinātu autotransporta radīto piesārņojumu;
- c) rašanās vietā mazinātu autotransporta radītā piesārņojuma sekas;
- d) uzlabotu transportlīdzekļu parametrus no CO₂ emisiju apjoma un enerģijas izmantojuma viedokļa;
- e) transporta lietotājiem attīstītu alternatīvu infrastruktūru un/vai palielinātu esošo jaudu;
- f) atbalstītu Eiropas transporta tīklu;
- g) optimizētu loģistiku;
- h) uzlabotu ceļu satiksmes drošību; un
- i) nodrošinātu drošas stāvvietas.

Dalībvalstis šo punktu piemēro tad, ja tās ir izveidojušas un īsteno fiskālo un finanšu atbalsta politiku, ar ko līdzsvaru finanšu atbalstu Eiropas transporta tīklam un kas finanšu izteiksmē ir vismaz 15 % no ieņēmumiem, kuri gūti no infrastruktūras lietošanas maksām un maksas par ārējām izmaksām katrā dalībvalstī.”;

5) direktīvas 9.b un 9.c pantu aizstāj ar šādiem pantiem:

“9.b pants

Komisija veicina dalībvalstu dialogu un tehnisko prasmju apmaiņu par šīs direktīvas un jo īpaši tās pielikumu īstenošanu.

9.c pants

1. Komisijai palīdz komiteja. Šī komiteja ir komiteja nozīmē, kas paredzēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (*).

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.

9.d pants

Komisija pieņem deleģētus aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu par:

- 0 pielikuma pielāgojumiem Savienības *acquis*,
- IIIa pielikuma 4.1. un 4.2. sadaļas formulu pielāgojumiem zinātnes un tehnikas progresam.

Šajā pantā minētajiem deleģētajiem aktiem piemēro 9.e, 9.f un 9.g pantā izklāstītās procedūras.

9.e pants

1. Komisijai uz nenoteiktu laiku piešķir pilnvaras pieņemt 9.d pantā minētos deleģētos aktus.

2. Tiklīdz tā pieņem deleģēto aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

3. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai tiek piešķirtas, ievērojot 9.f un 9.g pantā izklāstītos nosacījumus.

9.f pants

1. Eiropas Parlaments vai Padome var atsaukt 9.d pantā minēto pilnvaru deleģēšanu.

2. Iestāde, kura ir uzsākusi iekšēju procedūru, lai pieņemtu lēmumu par to, vai atsaukt pilnvaru deleģēšanu, cenšas laikus pirms galīgā lēmuma pieņemšanas informēt otru iestādi un Komisiju, norādot, kuras deleģētās pilnvaras varētu tikt atsauktas, kā arī iespējamās atsaukšanas iemeslus.

3. Ar atsaukšanas lēmumu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu, un tas stājas spēkā nekavējoties vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus. Lēmumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

9.g pants

1. Eiropas Parlaments vai Padome var izteikt iebildumus pret deleģēto aktu divos mēnešos no tā paziņošanas dienas.

Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

2. Ja līdz šā laikposma beigām ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus pret deleģēto aktu, to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un deleģētais akts stājas spēkā dienā, kas tajā noteikta.

Deleģēto aktu var publicēt *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un tas var stāties spēkā pirms minētās laikposma beigām, ja gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus.

3. Ja Eiropas Parlaments vai Padome izsaka iebildumus pret deleģēto aktu, tas nestājas spēkā. Iestāde, kas izsaka iebildumus pret deleģēto aktu, iebildumus pamato.

(*) OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.;

6) direktīvas 10. panta 1. punktā vārdkopu “Eiropas Kopienų” aizstāj ar vārdkopu “Eiropas Savienības”;

7) aiz 10. panta iekļauj šādu pantu:

“10.a pants

1. Lai ņemtu vērā izmaiņas ES saskaņotajā patēriņa cenu indeksā, neiekļaujot enerģētiku un neapstrādātu pārtiku (ko publicējusi Komisija (*Eurostat*)), summas euro, kā noteikts II pielikumā, un summas centos, kā noteikts IIIb pielikuma 1. un 2. tabulā, pārskata reizi divos gados, sākot no 2013. gada 1. janvāra.

Summas pielāgo automātiski, euro vai centos izteikto pamatsummu palielinot par minētā indeksa izmaiņu procentu daļu. Iegūtās summas noapaļo uz augšu līdz tuvākajai summai euro saistībā ar II pielikumu, uz augšu līdz tuvākajai centa desmitdaļai saistībā ar IIIb pielikuma 1. tabulu un uz augšu līdz tuvākajai centa simtdaļai saistībā ar IIIb pielikuma 2. tabulu.

2. Komisija 1. punktā minētās pielāgotās summas publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Šīs pielāgotās summas stājas spēkā pirmajā mēneša dienā pēc publicēšanas.”;

8) direktīvas 11. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“11. pants

1. Līdz 2014. gada 16. oktobrim un pēc tam reizi četros gados dalībvalstis, kas iekasē maksu par ārējām izmaksām un/vai infrastruktūras lietošanas maksu, sagatavo ziņojumu par to teritorijā iekasētām autoceļu nodevām, tostarp par koncesijas autoceļu nodevām, un nosūta to Komisijai, kas

ziņojumu dara pieejamu pārējām dalībvalstīm. Minētajā ziņojumā var neiekļaut autoceļu nodevas iekasēšanas mehānismus, kas jau darbojās 2008. gada 10. jūnijā un kas neietver maksu par ārējām izmaksām, kamēr šie mehānismi paliek spēkā un ar nosacījumu, ka tajos neizdara būtiskus grozījumus. Ziņojumā iekļauj informāciju par:

- a) vidējo svērto maksu par ārējām izmaksām un konkrētām summām, kas iekasētas par katru transportlīdzekļa klases, ceļu kategorijas un laika kombināciju;
- b) infrastruktūras lietošanas maksas diferenciāciju atkarībā no transportlīdzekļu veida un laika;
- c) vidējo svērto infrastruktūras lietošanas maksu un kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no infrastruktūras lietošanas maksas;
- d) kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no maksas par ārējām izmaksām; un
- e) par pasākumiem, kas veikti saskaņā ar 9. panta 2. punktu.

2. Komisija, kam palīdz 9.c pantā minētā komiteja, līdz 2015. gada 16. oktobrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un tās ietekmi, jo īpaši par to, cik efektīvi ir noteikumi par transporta radītā piesārņojuma izmaksu atgūšanu, un par to transportlīdzekļu iekļaušanu šīs direktīvas darbības jomā, kuru pilna masa ir lielāka par 3,5 tonnām un mazāka par 12 tonnām. Pamatojoties uz pastāvīgu pārraudzību, ziņojumā analizē un izvērtē, cita starpā, to:

- a) cik efektīvi ir šajā direktīvā paredzētie pasākumi, lai cīnītos ar autotransporta izraisītām nelabvēlīgām ietekmēm, jo īpaši ņemot vērā arī iespaidu uz ģeogrāfiski izolētām un nomaļām dalībvalstīm;
- b) kā šīs direktīvas īstenošana ietekmē tiešo lietotāju izvēli izmantot videi vismazāk kaitīgos un pašus efektīvākos transporta risinājumus, un iekļaujot informāciju par to, kā ievieš maksājumus atbilstoši nobrauktam attālumam;
- c) kā tiek īstenota 7.g pantā minētā infrastruktūras lietošanas maksas diferenciācija un kāda ir tās ietekme uz vietēja mēroga gaisa piesārņojuma un satiksmes sastrēgumu mazināšanu. Ziņojumā arī novērtē to, vai 7.g pantā minētā maksimālā diferenciācija un maksimālās intensitātes periods ir pietiekami, lai diferenciācijas mehānisms varētu pienācīgi darboties;
- d) kā noris zinātnes attīstība transporta ārējo izmaksu aprēķināšanā, lai tās internalizētu; un
- e) kā noris maksu piemērošana ceļu lietotājiem un kā pakāpeniski saskaņot kravas automobiļiem piemērojamās tarifkācijas sistēmas.

Ziņojumā arī izvērtē elektronisko sistēmu izmantojumu, piemērojot un iekasējot infrastruktūras lietošanas maksu un maksu par ārējām izmaksām, un to, cik lielā mērā šīs sistēmas ir savietojamas saskaņā ar Direktīvu 2004/52/EK.

3. Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei par turpmāko šīs direktīvas pārskatīšanu.

4. Līdz 2012. gada 16. oktobrim Komisija iesniedz ziņojumu, kurā apkopo pārējos pasākumus, piemēram, reglamentējošu politiku, tostarp juridisko pamatu un maksimālās izmantotās vērtības, kas veikti, lai visos transporta veidos internalizētu vai samazinātu ārējās izmaksas saistībā ar vidi, trokšņiem un veselību.

Lai nodrošinātu godīgu konkurenci starp dažādiem transporta veidiem, vienlaikus pakāpeniski ieturot maksu par ārējām izmaksām visos transporta veidos, būtu jāietver to pasākumu grafiks, kas vēl ir jāveic, lai pievērstos jautājumam par citiem transporta veidiem vai transportlīdzekļiem un/vai ārējo izmaksu elementiem, kas vēl nav ņemti vērā, ievērojot to, kā notiek pārskatīšana attiecībā uz Padomes Direktīvu 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris), kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai (*).

(*) OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.;

9) III pielikumu groza šādi:

a) pirmo daļu aizstāj ar šādu daļu:

“Šajā pielikumā ir noteikti vidējās svērtās infrastruktūras lietošanas maksas aprēķināšanas pamatprincipi, kas atbilst 7.b panta 1. punkta noteikumiem. Pienākums saistīt infrastruktūras lietošanas maksu ar izmaksām neskar dalībvalstu brīvu izvēli saskaņā ar 7.b panta 2. punktu pilnībā neatgūt izmaksas no ieņēmumiem, ko dod infrastruktūras lietošanas maksas, vai tiesības saskaņā ar 7.f pantu diferencēt konkrētu infrastruktūras lietošanas maksu apjomu, paredzot no vidējās svērtās maksas atšķirīgu apjomu.”;

b) otrajā daļā vārdu “Kopienas” aizstāj ar vārdu “Savienības”;

c) 1. punkta otrajā ievilkumā vārdkopu “7.a panta 1. punkts” aizstāj ar vārdkopu “7.b panta 2. punkts”;

10) aiz III pielikuma iekļauj šīs direktīvas pielikumā iekļauto tekstu.

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2013. gada 16. oktobrim izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmu Komisijai minēto noteikumu tekstu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

Šīs direktīvas transponēšanas un īstenošanas pienākumi neattiecas uz dalībvalstīm, kamēr to teritorijā nav ieviestas nedz autoceļu nodevas, nedz lietošanas maksas.

2. Dalībvalstis dara zināmus Komisijai to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2011. gada 27. septembrī

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
J. BUZEK*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
M. DOWGIELEWICZ*

PIELIKUMS

"IIIa PIELIKUMS

OBLIGĀTĀS PRASĪBAS, LAI IEKASĒTU MAKSU PAR ĀRĒJĀM IZMAKSĀM

Šajā pielikumā ir ietvertas obligātās prasības, kas jāievēro, lai iekasētu maksu par ārējām izmaksām un aprēķinātu maksimālās pieļaujamās vidējās svērtās maksas par ārējām izmaksām.

1. Attiecīgās ceļu tīkla daļas

Dalībvalstis nosaka precīzu sava ceļu tīkla daļu vai daļas, uz ko attiecas maksa par ārējām izmaksām.

Ja dalībvalsts izvēlas iekasēt maksu tikai par ceļu tīkla daļu vai daļām, uz ko attiecas šī direktīva, tādas daļas ir jāizvēlas pēc izvērtējuma, kurā konstatē, ka:

- transportlīdzekļu izmantošana uz ceļiem, uz kuriem piemēro maksu par ārējām izmaksām, rada lielāku kaitējumu videi nekā vidējie parametri citās ceļu tīkla daļās, uz kurām attiecas šī direktīva, bet uz ko neattiecas maksa par ārējām izmaksām, vai
- maksas par ārējām izmaksām piemērošana citās ceļu tīkla daļās, uz ko attiecas šī direktīva, varētu negatīvi ietekmēt vidi vai ceļu satiksmes drošību, vai arī maksas par ārējām izmaksām piemērošana un iekasēšana būtu saistīta ar nesamērīgām izmaksām.

2. Transportlīdzekļi, ceļi un attiecīgais laiks

Dalībvalstis paziņo Komisijai transportlīdzekļu klasifikāciju, saskaņā ar kuru tās diferencē autoceļu nodevu. Tās paziņo Komisijai arī to ceļu atrašanās vietu, uz kuriem piemēro lielāku maksu par ārējām izmaksām (turpmāk "piepilsētas ceļi (tostarp autoceļi)"), un to ceļu atrašanās vietu, uz kuriem piemēro mazāku maksu par ārējām izmaksām (turpmāk "starpilsētu ceļi (tostarp autoceļi)").

Attiecīgos gadījumos tās paziņo Komisijai arī precīzus laikposmus, kas atbilst nakts laikam un kad var piemērot lielāku maksu par ārējām ar troksni saistītām izmaksām, lai atspoguļotu lielākus trokšņa radītos traucējumus.

Ceļus klasificē piepilsētas ceļos (tostarp autoceļos) un starpilsētu ceļos (tostarp autoceļos), un lietošanas laikus nosaka, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem saistībā ar to, cik liels ir ceļu un to apkārtnes piesārņojuma risks, piemēram, iedzīvotāju blīvumu un gada lielākā piesārņojuma gadījumu skaitu, ko mēra saskaņā ar šo direktīvu. Izmantotos kritērijus iekļauj paziņojumā.

3. Maksas lielums

Dalībvalsts vai, attiecīgā gadījumā, neatkarīga iestāde nosaka vienotu konkrētu summu katras klases transportlīdzekļiem, katra tipa ceļiem un lietošanas laikposmam. Tāda maksājumu iekasēšanas struktūra, arī katra nakts posma sākums un beigas, ja maksa par ārējām izmaksām ietver trokšņa radītā piesārņojuma izmaksas, ir pārskatāma, publiskota un lietotājiem pieejama ar vienādiem nosacījumiem. Publiskošanai būtu jānotiek laikus pirms īstenošanas. Lai saprastu, kā aprēķina dažādus ārējo izmaksu elementus, publisko visus vajadzīgos parametrus, datus un citu informāciju.

Nosakot maksu, dalībvalsts vai vajadzības gadījumā neatkarīga iestāde ievēro efektīvas cenu noteikšanas principu, t. i., konkrētā nodeva gandrīz līdzinās sociālām robežizmaksām, ko rada transportlīdzekļi, kuriem piemēro nodevu.

Turklāt maksu nosaka pēc tam, kad ir apsvērta satiksmes novirzīšanas iespējamība un cita nelabvēlīga ietekme uz ceļu satiksmes drošību, vidi un satiksmes sastrēgumiem, kā arī risinājumi, kā mazināt minētos apdraudējumus.

Dalībvalsts vai, attiecīgā gadījumā, neatkarīga iestāde pārbauda to, cik efektīvi maksājumu sistēma mazina autotransporta radīto kaitējumu videi. Tā vajadzības gadījumā reizi divos gados pielāgo nodevu sistēmas struktūru un konkrēto maksu, kas noteikta konkrētas klases transportlīdzekļiem, konkrētas kategorijas ceļiem un laikposmam, atbilstoši transporta pieprasījuma un piedāvājuma pārmaiņām.

4. Ārējo izmaksu elementi**4.1. Satiksmes radītā gaisa piesārņojuma izmaksas**

Ja dalībvalsts izvēlas maksā par ārējām izmaksām iekļaut satiksmes radītā gaisa piesārņojuma izmaksas vai to daļu, dalībvalsts vai, attiecīgā gadījumā, neatkarīga iestāde iekasējamo maksu par satiksmes radīto gaisa piesārņojumu aprēķina, izmantojot turpmāk norādīto formulu vai izmantojot IIIb pielikuma 1. tabulā dotās vienības vērtības, ja tās ir mazākas:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

kur:

- PCV_{ij} = i klases transportlīdzekļa radīta gaisa piesārņojuma izmaksas uz j kategorijas ceļa (euro/transportlīdzeklis.kilometrs),
- EF_{ik} = piesārņojošās vielas k un i klases transportlīdzekļa emisiju apjoma koeficients (grams/transportlīdzeklis.kilometrs),
- PC_{jk} = piesārņojošās vielas k izmaksas naudas izteiksmē attiecībā uz j kategorijas ceļu (euro/grams).

Emisiju apjoma koeficienti ir tādi paši, ko dalībvalstis izmanto, sagatavojot savus emisiju apjomu pārskatus, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/81/EK (2001. gada 23. oktobris) par valstīm noteikto maksimāli pieļaujamo emisiju dažām atmosfēru piesārņojošām vielām ⁽¹⁾ (jāizmanto EMEP/CORINAIR rokasgrāmata par emisiju apjomu pārskatiem ⁽²⁾). Piesārņojošo vielu radītās izmaksas naudas izteiksmē aprēķina dalībvalsts vai, attiecīgā gadījumā, neatkarīga iestāde, ņemot vērā konkrētā laika tehnikas attīstības līmeni.

Aprēķinot gaisa piesārņojuma izmaksu vērtību, dalībvalsts vai – attiecīgā gadījumā – neatkarīga iestāde var piemērot zinātniski pamatotas alternatīvas metodes, izmantojot gaisa piesārņojošo vielu mērījumu datus un gaisa piesārņojošo vielu naudas izmaksu vietējo vērtību, ja iegūtie rezultāti nav lielāki par vienības vērtībām, kas katras klases transportlīdzekļiem ir minētas IIIb pielikuma 1. tabulā.

4.2. Satiksmes radītā trokšņa piesārņojuma izmaksas

Ja dalībvalsts izvēlas maksā par ārējām izmaksām iekļaut satiksmes radītā trokšņa piesārņojuma izmaksas vai to daļu, dalībvalsts vai, attiecīgā gadījumā, neatkarīga iestāde iekasējamo maksu par satiksmes radītā trokšņa piesārņojumu aprēķina, izmantojot turpmāk norādītās formulas vai izmantojot IIIb pielikuma 2. tabulā iekļautās vienības vērtības, ja tās ir mazākas:

$$NCV_j \text{ (diena)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (diena)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (nakts)} = b \times NCV_j$$

kur:

- NCV_j = viena kravas transportlīdzekļa radīta trokšņa piesārņojuma izmaksas uz j kategorijas ceļa (euro/transportlīdzeklis.kilometrs),
- NC_{jk} = trokšņa piesārņojuma izmaksas vienam cilvēkam, kas pakļauts k līmeņa trokšņa iedarbībai uz j kategorijas ceļa,
- POP_k = iedzīvotāji, kas katru dienu pakļauti k līmeņa trokšņa iedarbībai katrā kilometrā (persona/kilometrs),
- $WADT$ = vidējā svērtā dienas satiksmes plūsma (pasažieru automobiļa ekvivalents),
- a un b ir svēršanas faktori, ko dalībvalsts nosaka tā, lai iegūtā vidējā svērtā ceļa nodeva trokšņiem katram transportlīdzekļa kilometram nepārsniegtu NCV_j (dienā).

Satiksmes radītais trokšņu piesārņojums ir saistīts ar trokšņu stipruma ietekmi, ko mēra tuvu pie iedarbības punkta un aiz trokšņu slāpēšanas šķēršļiem, ja tādi ir.

To iedzīvotāju skaitu, kas pakļauti k līmeņa trokšņa iedarbībai, iegūst no stratēģiskām trokšņu kartēm, kas ir sastādītas saskaņā ar 7. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību ⁽³⁾.

Izmaksas vienam cilvēkam, kas pakļauts k līmeņa trokšņa iedarbībai, aprēķina dalībvalsts vai, attiecīgā gadījumā, neatkarīga iestāde, ņemot vērā konkrētā laika tehnikas attīstības līmeni.

Dienas vidējai svērtajai smago kravas transportlīdzekļu satiksmes plūsmai salīdzinājumā ar viegliem automobiļiem piemēro ekvivalences koeficientu "e", kas nav lielāks par 4.

⁽¹⁾ OV L 309, 27.11.2001., 22. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Vides aģentūras metodoloģija <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

⁽³⁾ OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.

Dalībvalsts vai, attiecīgā gadījumā, neatkarīga iestāde var piemērot zinātniski pamatotas alternatīvas metodes, aprēķinot trokšņu piesārņojuma izmaksu vērtību, ja iegūtie rezultāti nav lielāki par IIIb pielikuma 2. tabulā doto vienību vērtību.

Dalībvalsts vai, vajadzības gadījumā, neatkarīga iestāde var noteikt citādas trokšņu radītās izmaksas, lai atlīdzinātu klusāku transportlīdzekļu izmantojumu, ar nosacījumu, ka tas nediskriminē ārzemju transportlīdzekļus. Ja ievieš diferencētas trokšņu radītās izmaksas, maksājumi par trokšņainākās kategorijas transportlīdzekļiem nevar būt lielāki par IIIb pielikuma 2. tabulā minēto vienību summu un četrkārt lielāki par tādiem maksājumiem, kas ir jāmaksā par visklusākajiem transportlīdzekļiem.

IIIb PIELIKUMS

MAKSIMĀLĀ PIEĻAUJAMĀ VIDĒJĀ SVĒRTĀ MAKSA PAR ĀRĒJĀM IZMAKSĀM

Šajā pielikumā ir noteikti parametri, kā aprēķināt maksimālo pieļaujamo vidējo svērto maksu par ārējām izmaksām.

1. Maksimālās pieļaujamās satiksmes radītā gaisa piesārņojuma izmaksas

1. tabula. Maksimālā pieļaujamā maksa par gaisa piesārņojumu

Cents/transportlīdzeklis.kilometrs	Piepilsētas ceļi (tostarp autoceļi)	Starppilsētu ceļi (tostarp autoceļi)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
pēc 2013. gada 31. decembra	3	2
EURO VI	0	0
pēc 2017. gada 31. decembra	2	1
Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā EURO VI klases transportlīdzekļi	0	0

Kalnu apgabalos 1. tabulā norādītās vērtības var reizināt ar koeficientu, ne lielāku par 2, ja to pamato ceļu slīpums, augstums un/vai temperatūras maiņas.

2. Maksimālās pieļaujamās satiksmes radītā trokšņa piesārņojuma izmaksas

2. tabula. Maksimālā pieļaujamā maksa par trokšņa piesārņojumu

Cents/transportlīdzeklis.kilometrs	Diena	Nakts
Piepilsētas ceļi (tostarp autoceļi)	1,1	2
Starppilsētu ceļi (tostarp autoceļi)	0,2	0,3

Kalnu apgabalos 2. tabulā norādītās vērtības var reizināt ar koeficientu līdz 2, ja tas ir pamatoti, ņemot vērā ceļa kritumu, temperatūras inversiju un/vai ieleju radīto amfiteātra efektu.”

KOMISIJAS DEKLARĀCIJA PAR ATBILSTĪBAS TABULĀM

“Komisija atgādina par savu apņēmību nodrošināt, ka dalībvalstis izveido atbilstības tabulas, kurās būtu redzama saikne starp to pieņemtajiem transponēšanas pasākumiem un ES direktīvu, un informē par tām Komisiju saistībā ar ES tiesību aktu transponēšanu pilsoņu interesēs, lai panāktu labāku likumdošanu, pastiprinātu tiesību aktu pārredzamību un palīdzētu izvērtēt valstu tiesību aktu atbilstību ES noteikumiem.

Komisija pauž nožēlu par atbalsta trūkumu noteikumam, kas iekļauts priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (*“Eurovignette”*), un kura mērķis bija atbilstības tabulu izveidi padarīt obligātu.

Lai panāktu kompromisu un nodrošinātu minētā priekšlikuma tūlītēju pieņemšanu, Komisija ir gatava piekrist tam, ka tekstā iekļautais obligātais noteikums par atbilstības tabulām tiek aizstāts ar attiecīgu apsvērumu, kas mudina dalībvalstis šādas tabulas sagatavot. Tā sniegs informāciju divpadsmit mēnešu laikā pēc šā nolīguma pieņemšanas plenārsēdē un transponēšanas perioda beigās sagatavos ziņojumu par dalībvalstu praksi, gan savām vajadzībām, gan Savienības interesēs izstrādājot savas tabulas, kur iespēju robežās atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un transponēšanas pasākumiem, un padarīs tās publiski pieejamas.

Tomēr Komisijas nostāja šajā lietā nav uzskatāma par precedentu. Komisija turpinās centienus kopā ar Eiropas Parlamentu un Padomi rast atbilstošu risinājumu šim horizontālajam institūciju jautājumam.”

PADOMES PREZIDENTVALSTU UNGĀRIJAS, POLIJAS, DĀNIJAS UN KIPRAS DEKLARĀCIJA

“Ar šo tiek deklarēts, ka Padomes un Eiropas Parlamenta 2011. gada 23. maija dialogā panāktais nolīgums par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (*“Eurovignette”*), neierobežo rezultātu iestāžu sarunām par atbilstības tabulām.”

EIROPAS PARLAMENTA DEKLARĀCIJA

“Eiropas Parlaments pauž nožēlu, ka Padome nebija gatava piekrist obligātai atbilstības tabulu publicēšanai saistībā ar Direktīvas 1999/62/EK grozījumu priekšlikumu. Ar šo tiek deklarēts, ka Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 23. maija dialogā panāktais nolīgums par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (*“Eurovignette”*), neierobežo rezultātu iestāžu sarunām par atbilstības tabulām.

Eiropas Parlaments aicina Eiropas Komisiju sniegt informāciju Parlamentam divpadsmit mēnešu laikā pēc šī nolīguma pieņemšanas plenārsēdē un transponēšanas perioda beigās sniegt ziņojumu par dalībvalstu praksi, izstrādājot savas tabulas, kur iespēju robežās ilustrēta atbilstība starp šo direktīvu un transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas.”
