

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

Lietošanas maksas noteikšana smagajiem kravas transportlīdzekļiem *I**

P6_TA(2009)0113

Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta normatīvā rezolūcija par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))

(2010/C 87 E/61)

(Koplēmuma procedūra, pirmais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2008)0436),
- ņemot vērā EK līguma 251. panta 2. punktu un 71. panta 1. punktu, saskaņā ar kuriem Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C6-0276/2008),
- ņemot vērā Reglamenta 51. pantu,
- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas atzinumu (A6-0066/2009),

1. apstiprina grozīto Komisijas priekšlikumu;
2. prasa Komisijai šo priekšlikumu iesniegt vēlreiz, ja tā ir paredzējusi to būtiski grozīt vai aizstāt ar citu tekstu;
3. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai.

P6_TC1-COD(2008)0147

Eiropas Parlamenta nostāja pieņemta pirmajā lasījumā 2009. gada 11. martā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/.../EK, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ||,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,⁽¹⁾ OV [...], [...], [...] lpp.⁽²⁾ OV C 120, 28.5.2009., 47. lpp.

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

rīkojoties saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽¹⁾,

tā kā:

- (1) Ilgtspējīga transporta veicināšana ir kopējās transporta politikas pamatelements. Šajā nolūkā jāsamazina transporta radītā negatīvā ietekme, jo īpaši satiksmes sastrēgumi, kas kavē mobilitāti, piesārņojums, kas rada kaitējumu veselībai un videi, kā arī transporta ietekme uz klimata pārmaiņām. Turklāt vides aizsardzības prasības jāiekļauj citu Kopienas politikas virzienu, tostarp kopējās transporta politikas, noteikšanā un īstenošanā. **Līdzsvarotā veidā būtu jāņem vērā arī tādi prioritāri uzdevumi kā vides aizsardzība, sociālās un ekonomiskās kohēzijas mērķi un ES konkurētspējas mērķi, jo tie ir daļa no Lisabonas stratēģijas izstrādei un nodarbinātībai.**
- (2) Transporta negatīvās ietekmes samazināšanas mērķis sasniedzams tādā veidā, lai novērstu nesamērīgus šķēršļus pārvietošanās brīvībai stabilas ekonomiskās izaugsmes un iekšējā tirgus pareizas darbības interesēs. **Turklāt būtu jāuzsver, ka ārējo izmaksu internalizācijas princips faktiski ir līdzvērtīgs pārvaldības instrumentam un tādēļ ar to būtu jāmudina satiksmes dalībnieki un iesaistītās uzņēmējdarbības nozares izpētīt un paplašināt iespējas videi draudzīga transporta jomā, piemēram, ar braukšanas stila izmaiņām vai turpmāku tehnoloģisko attīstību. Ir ļoti svarīgi rast veidus un līdzekļus, kā samazināt autotransporta radīto kaitējumu, bet ne vienkārši izmantot iegūtos līdzekļus, lai segtu attiecīgās izmaksas.**
- (3) Lai attiecīgi optimizētu transporta sistēmu, kopējai transporta politikai jāizmanto dažādi instrumenti, lai uzlabotu transporta infrastruktūru un tehnoloģijas un dotu iespēju efektīvāk pārvaldīt transporta pieprasījumu. Tādēļ transporta nozarē būtu vairāk jāizmanto princips "lietotājs maksā" un jāattīsta princips "piesārņotājs maksā".
- (4) || Direktīvas 1999/62/EK || ⁽²⁾ 11. pantā Komisija tika aicināta iesniegt visu transporta infrastruktūras lietošanas radīto ārējo izmaksu novērtējuma modeli, ko varētu izmantot par turpmāko infrastruktūras lietošanas maksu aprēķina pamatu. Šim modelim bija jāpievieno visu transporta veidu ārējo izmaksu internalizācijas ietekmes analīze un stratēģija pakāpeniskai šā modeļa īstenošanai, un vajadzības gadījumā priekšlikumi minētās direktīvas turpmākai pārskatīšanai.
- (5) Lai tuvinātos ilgtspējīga transporta politikai, transporta cenām būtu vairāk jāatbilst **ārējām** izmaksām, ko radījis || autotransportlīdzekļu, vilcienu, gaisa kuģu vai kuģu izmantojums. || Tādēļ vajadzīga **saskaņota un aktīva** rīcība attiecībā uz visiem transporta veidiem, ņemot vērā to raksturīgās īpašības.
- (6) Citos transporta veidos jau sāka ārējo izmaksu internalizācija un ar attiecīgiem Kopienas tiesību aktiem šāda internalizācija vai nu tiek pakāpeniski ieviesta, vai arī vismaz netiek kavēta. CO₂ emisiju jautājums būtu jārisina, iekļaujot aviācijas nozari emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS). Elektroenerģijas izmantošana dzelzceļa jomā arī ir iekļauta ETS, turklāt drīzumā ETS tiks iekļauts arī jūras transports. Citas ārējās izmaksas var internalizēt gan ar lidostu maksām, kuras var dažādot, ņemot vērā vides aizsardzības apsvērumus, gan arī ar maksām par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu ⁽³⁾. Turklāt Komisijai tuvākajā nākotnē būtu jāiesniedz priekšlikumu par pirmā dzelzceļa pasākumu kopuma pārskatīšanu, lai ieviestu saskaņotas sliežu ceļu piekļuves tarififikācijas sistēmas atkarībā no radītā trokšņa līmeņa.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta Nostāja.

⁽²⁾ OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp. ||

⁽³⁾ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

- (7) *Ārējo izmaksu internalizācija jau ir iespējama saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 7. pantu, kurā paredzēti maksas noteikšanas principi par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu. Tomēr maksa par ārējām izmaksām jāpiemēro arī autotransporta nozarē, jo tādējādi sliežu ceļu piekļuves maksu varēs vēl vairāk dažādot un dzelzceļa nozarē tiks internalizētas visas ārējās izmaksas.*
- (8) *Autotransporta nozarē jau pašlaik piemēro dažādus nodokļus un maksājumus, tostarp nodokļus un maksājumus, ar kuriem daļēji tiek kompensētas ārējās izmaksas, piemēram, degvielas akcīzes nodoklis, ar ko kompensē CO₂ emisijas.*
- (9) *Autotransporta nozarē ceļa nodevas, kas ir ar nobraukto attālumu saistītas infrastruktūras lietošanas maksas, veido taisnīgu un efektīvu ekonomisku instrumentu mērķa, ar ko virzās pretim ilgtspējīgai transporta politikai, sasniegšanai, jo tās ir tieši saistītas ar infrastruktūras lietošanu un var mainīties atbilstīgi nobrauktajam attālumam, transportlīdzekļu ekoloģiskajiem raksturlielumiem un transportlīdzekļu izmantošanas vietai un laikam, tāpēc tās var noteikt apmērā, kas atbilst transportlīdzekļu faktiskā izmantojuma radītā piesārņojuma un sastrēgumu izmaksām. Turklāt ceļa nodevas nerada konkurences traucējumus iekšējā tirgū, jo tās jāmaksā visiem uzņēmējiem neatkarīgi no to izcelsmes vai reģistrācijas dalībvalsts un atbilstīgi autoceļu tīkla lietošanas intensitātei.*
- (10) *Ietekmes analīze liecina, ka, piemērojot ceļa nodevas, kas aprēķinātas, ņemot vērā piesārņojuma radītās izmaksas, un uz pārslogotiem ceļiem — sastrēgumu radītās izmaksas, var veidot vai palīdzēt veidot efektīvāku un videi draudzīgāku autotransportu un dot ieguldījumu ES stratēģijā par cīņu pret klimata pārmaiņām. Tās samazinātu sastrēgumus un vietējo piesārņojumu, veicinot tīrākas transportlīdzekļu tehnoloģijas izmantošanu, optimizējot loģistiku un samazinot taksibraucienus. Tām netieši būtu liela nozīme degvielas patēriņa samazināšanā un cīņas veicināšanā pret klimata pārmaiņām. Ceļa nodevas, kuru aprēķinā iekļauj ar sastrēgumu izmaksām saistītu izmaksu elementu par pārslogotu ceļu izmantojumu, var būt efektīvas tikai tad, ja tās ir daļa no rīcības plāna, kurā ietilpst arī pasākumi attiecībā uz citiem ceļa lietotājiem, uz kuriem neattiecas šīs direktīvas darbības joma, piemēram, līdzīgas tarififikācijas sistēmas vai pasākumi, kuriem ir līdzīga ietekme, tostarp satiksmes ierobežojumi un autoceļa joslas, kas paredzētas transportlīdzekļiem ar lielāku pasažieru skaitu. Tomēr līdz šim nav pietiekami pierādījies, ka šādas ceļa nodevas būtiski ietekmētu dalījumu pa transporta veidiem.*
- (11) **■** *Principu piesārņotājs maksā || īstēnos ar ieņēmumiem no ārējām izmaksām un tas arī palīdzēs samazināt ārējās izmaksas.*
- (12) *Modelis, ko Komisija izstrādājusi ārējo izmaksu aprēķinam, piedāvā drošas metodes un vienības vērtību skalu, kuras var izmantot, lai aprēķinātu ceļu lietošanas maksas.*
- (13) *Vajadzētu censties saskaņot metodes, kuras izmanto ārējo izmaksu aprēķināšanai dažādās maksu iekasēšanas sistēmās Eiropā, lai nodrošinātu, ka Eiropas autopārvadātājiem rodas skaidrs priekšstats par maksu noteikšanas kārtību, ar kuru cenšas panākt viņu darbības optimizāciju, vidējā termiņā.*
- (14) *Joprojām ir neskaidrības par to sistēmu rentabilitāti, kuras vajadzīgas diferencētu lietošanas maksu ieviešanai uz ceļiem, kuros nav intensīvas satiksmes plūsmas. Līdz šo neskaidrību novēršanai piemērotākā šķiet elastīga pieeja Kopienas līmenī. Šī elastīgā pieeja ļautu dalībvalstīm izlemt, vai un uz kuriem ceļiem ieviest nodevas par ārējām izmaksām, pamatojoties uz autoceļu tīkla vietējiem un valsts raksturlielumiem.*
- (15) *Lai novērstu tarififikācijas sistēmu fragmentāciju, kas nodarītu kaitējumu transporta nozarei, ar laiku saistītās lietošanas maksas un ceļa nodevas dalībvalsts teritorijā nebūtu jāpiemēro vienlaicīgi, izņemot dažus īpašus gadījumus, kur tas vajadzīgs tuneļu, tiltu vai kalnu pāreju būvniecības finansēšanai.*

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

- (16) Ar laiku saistītās lietošanas maksas, kas iekasētas par dienu, nedēļu, mēnesi vai gadu, nedrīkstētu diskriminēt neregulāros lietotājus, jo liela daļa šādu lietotāju varētu būt ārzemju pārvadātāji. Tādēļ būtu jānosaka precīzāka dienas, nedēļas, mēneša un gada likmju attiecība. **Lai nodrošinātu efektivitāti un taisnīgumu, ar laiku saistītās lietošanas maksas vajadzētu uzskatīt par pārejas posma instrumentu infrastruktūras lietošanas maksas noteikšanā. Tādēļ būtu jāapsver iespēja pakāpeniski pārtraukt izmantot ar laiku saistīto lietošanas maksu noteikšanas sistēmas. No šī noteikuma vajadzētu ļaut atkāpties tām dalībvalstīm, kurām ir ārējā robeža ar trešām valstīm, lai šīs dalībvalstis varētu turpināt piemērot ar laiku saistītās lietošanas maksas robežpārejas punktos gaidošajiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem.**
- (17) Būtu jānovērš pretrunas starp Eiropas autoceļu tīklu tarififikācijas sistēmām un citām to autoceļu tīkla daļu, ko var izmantot starptautiskais transports, tarififikācijas sistēmām. Tādēļ vienādi tarififikācijas principi būtu jāpiemēro visam starppilsētu autoceļu tīklam.
- (18) Būtu jāatļauj ar nobraukto attālumu saistītās ceļa nodevās iekļaut ārējo izmaksu elementu atbilstīgi satiksmes radītā gaisa piesārņojuma un trokšņa izmaksām. Turklāt uz ceļiem, kur parasti ir intensīva satiksme un maksimumstundās, būtu jāatļauj atgūt sastrēgumu izmaksas, kuras galvenokārt tiek segtas vietējā līmenī, iekļaujot tās maksā par ārējām izmaksām. Ceļa nodevās iekļauto ārējo izmaksu elementu būtu jāatļauj pievienot infrastruktūras izmaksām, ja tiek ievēroti noteikti izmaksu aprēķina nosacījumi, lai novērstu nepamatotu maksu.
- (19) Lai precīzāk ņemtu vērā satiksmes radīta gaisa piesārņojuma, trokšņa un sastrēgumu izmaksas, nodevai par ārējām izmaksām būtu jāmainās atbilstīgi autoceļu kategorijai un transportlīdzekļu tipam un attiecīgajiem laika periodiem, piemēram, dienas, nedēļas vai sezonas maksimumstundām un mazāk noslogotiem laika periodiem un nakts laikam.
- (20) Lai iekšējais tirgus darbotos bez traucējumiem vajadzīga Kopienas sistēma, lai nodrošinātu, ka atbilstīgi satiksmes radītā gaisa piesārņojuma, trokšņa un sastrēgumu vietējām izmaksām noteiktās ceļa maksas ir pārskatāmas, samērīgas un nediskriminējošas. Tādēļ ir vajadzīgi kopēji tarififikācijas principi, aprēķina metodes un ārējo izmaksu vienības vērtības, kuru pamatā ir atzītas zinātniskas metodes, kā arī mehānismi, lai paziņotu un informētu Komisiju par ceļa nodevu sistēmu.
- (21) Iestādei, kas nosaka maksu par ārējām izmaksām, *nevajadzētu* būt tieši ieinteresētai nepamatota maksas apmēra noteikšanā un tāpēc tai būtu jābūt neatkarīgai no struktūras, kas iekasē un pārvalda ieņēmumus no ceļa nodevām. Pieredze ir apliecinājusi, ka kalnu apgabalos piemērots ceļa nodevu uzcenojums, lai finansētu Eiropas autoceļu tīkla prioritāros projektus, nav izmantojama izvēle infrastruktūras apsaimniekotājiem, ja **satiksmes koridoru noteikšana neatbilst reālajai satiksmes plūsmai**. Lai šādu situāciju koriģētu, **satiksmes koridoram, kurā varētu tikt atļauts uzcenojums, būtu jo īpaši jāattiecas uz ceļa posmiem, kuros ieviešot uzcenojumu, satiksme tiktu novirzīta uz attiecīgajiem prioritārajiem projektiem.**
- (22) Lai piešķirtu priekšrocību Eiropas nozīmes prioritāro būvniecības projektu īstenošanai, dalībvalstīm, kurām ir iespēja piemērot uzcenojumu, būtu jāizmanto šī iespēja, pirms tās iekasē maksu par ārējām izmaksām. Lai novērstu nepamatotu maksu iekasēšanu no lietotājiem, maksa par ārējām izmaksām *nebūtu* jāapvieno ar uzcenojumu, ja vien ārējās izmaksas nepārsniedz jau iekasēto uzcenojumu. Šādā gadījumā ir lietderīgi, ja uzcenojuma summu atskaita no maksas par ārējām izmaksām.
- (23) Ja iekasē diferencētu maksu par ārējām izmaksām, visas infrastruktūras lietošanas maksas izmaiņas, lai mazinātu sastrēgumus, optimizētu infrastruktūras lietošanu, pēc iespējas samazinātu kaitējumu infrastruktūrai vai *veicinātu satiksmes drošību*, radītu nepamatotu slogu noteiktām lietotāju kategorijām, un tāpēc tās *nebūtu* pieļaujamas.
- (24) *Nebūtu* atļaujamas ārējo izmaksu maksas atlaides vai samazinājums, jo pastāv liels risks, ka tādējādi tiek nepamatoti diskriminēti noteiktu kategoriju lietotāji.

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

- (25) Maksas iekasēšana par ārējām izmaksām, izmantojot ceļa nodevas, efektīvāk ietekmēs lēmumus par transportu, ja lietotāji apzinās šīs izmaksas. Tās attiecīgi būtu jānorāda atsevišķi izziņā, rēķinā vai līdzvērtīgā **saprotamā** dokumentā, ko izsniedz ceļa nodevu iekasētājs. Turklāt šāds dokuments var atvieglot pārvadātājiem novirzīt šo maksājumu kravas nosūtītājam vai citam klientam.
- (26) Elektronisko ceļa nodevu iekasēšanas sistēmu izmantošana ir būtiska, lai novērstu traucējumus brīvā satiksmes plūsmā un kaitējumu vietējai videi, ko radījušas rindas pie ceļa nodevu iekasēšanas vietas barjerām. Tāpēc ir lietderīgi nodrošināt, ka maksu par ārējam izmaksām **un maksu par infrastruktūras lietošanu** ievāc ar šādas sistēmas palīdzību, ievērojot prasības, kas minētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2004/52/EK (2004. gada 29. aprīlis) par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā ⁽¹⁾, kura paredz attiecīgus un samērīgus pasākumus, lai, ieviešot elektronisko ceļa nodevu iekasēšanu, nodrošinātu tehnisko, juridisko, komerciālo un datu aizsardzības, kā arī privātās dzīves aspektu pienācīgu ievērošanu. Turklāt šādas sistēmas būtu jāveido bez ceļa barjerām un tā, lai vēlāk tās varētu ar nelielām izmaksām izmantot arī paralēlos autoceļos. Tomēr būtu jāparedz pārejas periods, lai varētu izdarīt vajadzīgos pielāgojumus.
- (27) *Ir svarīgi šīs direktīvas mērķi sasniegt tādā veidā, kas nekaitētu iekšējā tirgus pienācīgai darbībai. Turklāt būtu jāizvairās arī no smago kravas transportlīdzekļu aprīkošanas ar arvien jaunām savstarpēji nesavietojamām un dārgām elektroniskām iekārtām, kas varētu palielināt kļūdu iespējas to izmantošanā. Nav pieļaujams, ka palielinās atšķirīgu tehnoloģiju skaits. Tāpēc iespējami ātri būtu jānodrošina Direktīvā 2004/52/EK prasītā ceļu nodevu elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpējā izmantojamība. Vajadzētu mēģināt panākt, lai katrā transportlīdzeklī būtu jāuzstāda tikai viena iekārta, un būtu iespējams piemērot dažādās likmes, kādas ir spēkā dažādās dalībvalstīs.*
- (28) Komisijai būtu jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai saskaņā ar Direktīvu 2004/52/EK bez kavēšanās ieviestu patiešām savstarpēji izmantojamu sistēmu līdz 2010. gada beigām.
- (29) Juridiskās skaidrības labad būtu jāprecizē, kur atļautas regulējošās maksas, kas īpaši paredzētas satiksmes sastrēgumu mazināšanai vai cīņai pret kaitīgu ietekmi uz vidi, tostarp sliktu gaisa kvalitāti.
- (30) *Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai izmantot gan Eiropas transporta tīkla (TEN-T) budžetu, gan struktūrfondus, lai uzlabotu transporta infrastruktūru ar mērķi samazināt transporta radītās ārējās izmaksas kopumā un ieviest elektronisku sistēmu no šīs direktīvas noteikumiem izrietošo maksu iekasēšanai.*
- (31) Saskaņā ar šīs direktīvas transporta politikas mērķiem papildu ieņēmumi, kas radušies no maksas par ārējām izmaksām, **pirmām kārtām būtu jāizlieto, lai iespējami samazinātu un novērstu autotransporta radītās ārējās izmaksas. Tos var arī izmantot ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanai plašā mērogā.** Tādēļ šiem projektiem būtu jāatvieglo efektīva maksas noteikšana, autotransporta radītā piesārņojuma samazināšana tā izcelsmes vietā, mazinot tā ietekmi, uzlabojot **autotransporta līdzekļu** CO₂ rādītājus un energoefektivitāti, kā arī **uzlabojot esošo ceļu infrastruktūru vai** attīstot alternatīvu infrastruktūru transporta lietotājiem. Tas ietver, piemēram, pētījumus un izstrādes par tīrākiem transportlīdzekļiem un transporta komponenta īstenošanu rīcības plānā saskaņā ar Padomes Direktīvu 96/62/EK (1996. gada 27. septembris) par apkārtējā gaisa kvalitātes novērtēšanu un pārvaldību ⁽²⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību ⁽³⁾, kas var ietvert pasākumus satiksmes radītu trokšņu un gaisa piesārņojuma mazināšanai lielu infrastruktūru apkārtņē un aglomerācijās. Šo ieņēmumu paredzēšana konkrētam mērķim neatbilstoši dalībvalstis no Līguma 88. panta 3. punktā noteiktā pienākuma darīt zināmus Komisijai konkrētus valsts pasākumus, ne arī skar citu procedūru iznākumu, kuras uzsāktas saskaņā ar Līguma 87. un 88. pantu.

⁽¹⁾ OV L 166, 30.4.2004., 124. lpp.⁽²⁾ OV L 296, 21.11.1996., 55. lpp. ||⁽³⁾ OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

- (32) Lai veicinātu ceļa nodevu sistēmu savstarpēju izmantojamību, **būtu jāveicina sadarbība starp** dalībvalstīm kopējas ceļa nodevu sistēmas ieviešanā, ievērojot noteiktu nosacījumu izpildi. **Komisijai būtu jāatbalsta tās dalībvalstis, kuras vēlas sadarboties, lai šo valstu teritorijā ieviestu kopēju ceļa nodevu sistēmu.**
- (33) Saskaņā ar šo direktīvu Komisijai pienācīgā laikā būtu jānosūta Eiropas Parlamentam un Padomei visaptverošs tās pieredzes novērtējums, kas iegūta dalībvalstīs, kuras piemēro maksu par ārējām izmaksām. Šajā novērtējumā būtu jāiekļauj arī analīze par panākumiem, kas gūti stratēģijā par cīņu pret klimata pārmaiņām, un konkrēti ar klimata pārmaiņām saistīta kopēja degvielas nodokļa noteikšana saskaņā ar Padomes Direktīvu 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris), kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai ⁽¹⁾, tostarp degvielas nodokļa uzlikšanā smagajiem kravas transportlīdzekļiem. **Būtu jāizstrādā arī vispusīgs novērtējums par ārējo izmaksu internalizāciju visos citos transporta veidos, lai to varētu izmantot par pamatu turpmākiem likumdošanas priekšlikumiem šajā jomā. Tādējādi attiecībā uz visiem transporta veidiem varētu radīt godīgu un uz konkurenci balstītu sistēmu ārējo izmaksu internalizācijai, kas neizraisītu iekšējā tirgus traucējumus.**
- (34) 55. panta 2. punktā 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 ⁽²⁾, paredzēts, ka ieņēmumi, kas gūti tieši no lietotāju maksām, jāņem vērā, nosakot finansējuma deficītu attiecībā uz projektiem, no kuriem gūst ieņēmumus. Tomēr, tā kā ieņēmumi, kas gūti no maksas par ārējām izmaksām, ir īpaši paredzēti projektiem, kuru mērķis ir samazināt autotransporta radīto piesārņojumu tā izcelsmes vietā, mazinot tā ietekmi, uzlabojot transportlīdzekļu CO₂ rādītājus un energoefektivitāti, kā arī **uzlabojot esošo ceļu infrastruktūru vai** attīstot transporta lietotājiem alternatīvu infrastruktūru, tie *nebūtu* jāņem vērā finansējuma deficīta aprēķinā.
- (35) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽³⁾.
- (36) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pielāgot 0, III, III.a un IV pielikumu tehnikas un zinātnes sasniegumiem, un **I, II un III.a** pielikumu — inflācijai. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus ⁽⁴⁾ Direktīvas 1999/62/EK elementus, būtu jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (37) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, stimulēt diferencētas maksas noteikšanu par ārējām izmaksām, lai veicinātu ilgtspējīgu transportu, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un transporta pārrobežu dimensijas svarīguma dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 1999/62/EK groza šādi:

1) 2. panta b) un ba) punktu aizstāj ar šādiem:

- “b) “ceļa nodeva” ir noteikta summa, kas maksājama par transportlīdzekli atbilstīgi nobrauktajam attālumam, izmantojot attiecīgo infrastruktūru, un tajā iekļauta infrastruktūras lietošanas maksa un/vai maksa par ārējām izmaksām;

⁽¹⁾ OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp. ⁽²⁾

⁽²⁾ OV L 210, 31.7.2006., 25. lpp. ⁽³⁾

⁽³⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. ⁽⁴⁾

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

- ba) "infrastruktūras lietošanas maksa" ir maksa, ko iekasē ar ceļa nodevu, lai atgūtu izmaksas, kas **saistībā ar infrastruktūru** radušās dalībvalstij **vai vairāk nekā vienai dalībvalstij, ja infrastruktūras projekts ir īstenots kopīgi**;
- bb) "maksa par ārējām izmaksām" ir maksa, ko iekasē ar ceļa nodevu, lai atgūtu izmaksas, kas radušās dalībvalstij saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu **un** troksni;
- bc) "satiksmes radīta gaisa piesārņojuma izmaksas" ir izmaksas par kaitējumu, kas radies noteiktu kaitīgu emisiju gaisā rezultātā transportlīdzekļa darbības laikā;
- bd) "satiksmes radīta trokšņa piesārņojuma izmaksas" ir izmaksas par kaitējumu, ko radījis transportlīdzekļa darbības vai transportlīdzekļa un autoceļa virsmas mijiedarbības troksnis;

I

- be) "vidējā svērtā infrastruktūras lietošanas maksa" ir kopējie ieņēmumi no infrastruktūras lietošanas maksas noteiktā laika periodā, dalīti ar to kilometru skaitu, ko transportlīdzekļi nobraukuši noteiktos ceļa posmos, uz kuriem minētajā laikā attiecas maksa;
- bf) "vidējā svērtā maksa par ārējām izmaksām" ir kopējie ieņēmumi no maksas par ārējām izmaksām noteiktā laika periodā, dalīti ar to kilometru skaitu, ko transportlīdzekļi nobraukuši noteiktos ceļa posmos, uz kuriem minētajā laikā attiecas maksa."

2) 7., 7.a un 7.b pantu aizstāj ar šādu:

"7. pants

1. Dalībvalstis var saglabāt vai ieviest ceļa nodevas un/vai lietošanas maksas **Eiropas autoceļu tīklā vai jebkurā savu autoceļu tīklu posmā, kas parasti tiek izmantots ievērojama apmēra starptautiskiem preču pārvadājumiem**, ievērojot nosacījumus, kas noteikti šā panta 2., 3. un 4. punktā un 7.a līdz 7.j pantā.

2. Dalībvalstis savā teritorijā **I** vienlaikus neuzliek ceļa nodevas un lietošanas maksu. Tomēr dalībvalstis, kas savā autoceļu tīklā uzliek lietošanas maksas, var uzlikt arī nodevas par tiltu, tuneļu un kalnu pāreju izmantošanu.

3. Ceļa nodevas un lietošanas maksa ne tieši, ne netieši nedrīkst diskriminēt pārvadātāju tā valstspiederības dēļ, tā dibināšanas vai transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalstī vai trešā valstī dēļ vai pārvadājuma izcelsmes vai galamērķa dēļ.

4. Dalībvalstis var paredzēt samazinātas ceļa nodevas likmes vai lietošanas maksas vai atbrīvojumu no ceļa nodevas vai lietošanas maksas attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri atbrīvoti no prasības instalēt un izmantot reģistrācijas kontrolierīces saskaņā ar Padomes Regulu (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.

5. Līdz 2011. gada 31. decembrim dalībvalstis var izvēlēties piemērot ceļa nodevas un/vai lietošanas maksas tikai transportlīdzekļiem, kuru maksimāli pieļaujamā pilnā masa ir ne mazāka par 12 tonnām. No 2012. gada 1. janvāra ceļa nodevas un/vai lietošanas maksas piemēro visiem transportlīdzekļiem 2. panta d) punkta nozīmē, ja vien dalībvalsts neuzskata, ka attiecināšana uz transportlīdzekļiem, kuru pilnā masa ir mazāka par 12 tonnām (**):

I

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

7.a pants

1. Lietošanas maksas ir proporcionālas infrastruktūras lietošanas ilgumam, un ir jābūt pieejamiem dienas, nedēļas, mēneša un gada tarifiem. Konkrēti **mēneša likme nav lielāka par 10 % no gada likmes, nedēļas likme nav lielāka par 5 % no gada likmes, un dienas likme nepārsniedz 2 % no gada likmes.**

I

2. Lietošanas maksu, ieskaitot administratīvās izmaksas, visām transportlīdzekļu kategorijām attiecīgā dalībvalsts nosaka apmērā, kas nepārsniedz II pielikumā noteiktās maksimālās likmes.

7.b pants

1. Infrastruktūras lietošanas maksa pamatojas uz principu par infrastruktūras izmaksu atgūšanu. Vidējo svērto infrastruktūras lietošanas maksu saista ar attiecīgās infrastruktūras tīkla būves, ekspluatācijas, tehniskās apkopes, attīstības **un drošības standartu piemērošanas** izmaksām. Vidējā svērtā infrastruktūras lietošanas maksa var ietvert arī kapitāla peļņu vai peļņas normu saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

2. Maksu par ārējām izmaksām saista ar satiksmes radīta gaisa piesārņojuma izmaksām, trokšņa izmaksām, vai abām minētajām izmaksām. Ceļa posmos, kur notiek satiksmes sastrēgumi, maksā par ārējām izmaksām var iekļaut izmaksas par sastrēgumiem laika periodos, kad šajos ceļa posmos parasti notiek sastrēgumi.

3. Izmaksas, ko ņem vērā, attiecas uz autoceļa tīklu vai tā daļu, par kuru iekasē ceļa nodevas, un uz transportlīdzekļiem, uz kuriem maksa attiecas. Dalībvalstis var izvēlēties atgūt tikai minēto izmaksu procentu.

7.c pants

1. Maksa par ārējām izmaksām var mainīties atbilstīgi ceļa kategorijai un EURO emisiju klasei (**III. a pielikuma 1. tabula**), kā arī atbilstīgi laika periodam, ja maksā iekļautas arī sastrēgumu radītas izmaksas vai satiksmes radīta trokšņa piesārņojuma izmaksas.

2. Maksas apmēru par ārējām izmaksām par katru transportlīdzekļa klases, ceļa kategorijas un laika perioda kombināciju nosaka saskaņā ar III.a pielikumā norādītajām obligātajām prasībām, kopējām formulām un maksas par ārējām izmaksām maksimumu.

3. Maksa par ārējām izmaksām neattiecas uz transportlīdzekļiem, kas jau atbilst nākotnē paredzētajiem EURO emisijas standartiem, ievērojot attiecīgajos noteikumos noteiktos datumus.

4. Maksas apmēru par ārējām izmaksām nosaka **katra** dalībvalsts. **Ja dalībvalsts šī uzdevuma pildīšanai iecel iestādi, šai iestādei** jābūt juridiski un finansiāli neatkarīgai no **struktūras**, kas ir atbildīga par maksas vai tās daļas iekasēšanu un pārvaldību. ■

7.d pants

1. Dalībvalstis aprēķina infrastruktūras lietošanas maksas, izmantojot metodoloģiju, kuras pamatā ir III pielikumā izklāstītie galvenie aprēķina principi.

2. Koncesijas nodevām maksimālā infrastruktūras maksa ir vienāda ar vai mazāka par maksas apmēru, kas iegūts, izmantojot metodoloģiju, kuras pamatā ir III pielikumā izklāstītie galvenie aprēķina principi. Šādas vienādības novērtēšanu veic, pamatojoties uz saprātīga garuma atsaucē periodu, kas ir piemērots šāda veida koncesijas līgumam.

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

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

7.e pants

1. Izņēmuma gadījumos attiecībā uz infrastruktūru kalnu apgabalos **un lielpilsētu priekšpilsētās** un pēc tam, kad Komisija ir tikusi informēta, **nodevas** uzcenojumu var pievienot infrastruktūras lietošanas maksai īpašos ceļa posmos, kurus skar akūti satiksmes sastrēgumi vai, kuru lietojot, transportlīdzekļi rada ievērojamu kaitējumu videi, ja:

- a) ieņēmumus, kas gūti no uzcenojuma, iegulda to projektu finansējumā, kas **paredzēti ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanai un** kuri tieši veicina sastrēgumu vai videi radīto kaitējumu mazināšanos un atrodas tajā pašā transporta koridorā, kurā atrodas ceļa posms, kuram piemēro uzcenojumu;
- b) uzcenojums nepārsniedz 15 % no vidējās svērtās infrastruktūras lietošanas maksas, kas aprēķināta saskaņā ar 7.b panta 1. punktu un 7.d pantu, izņemot gadījumus, ja gūtie ieņēmumi ieguldīti **tādu** projektu pārrobežu ceļu posmos kalnu apgabalos, **kuri paredzēti ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanai un** kur uzcenojums nedrīkst pārsniegt 25 %;
- c) uzcenojuma piemērošana nedrīkst izraisīt netaisnīgu attieksmi pret komerctransportu salīdzinājumā ar citiem ceļa lietotājiem;
- d) pirms uzcenojuma piemērošanas jāiesniedz Komisijai apraksts par konkrēto uzcenojuma piemērošanas vietu un pierādījums par lēmumu finansēt a) apakšpunktā minētos **projektus**; un
- e) periods, kurā piemērojams uzcenojums, ir iepriekš noteikts un ierobežots un attiecībā uz paredzamajiem ieņēmumiem saskanīgs ar to projektu finansēšanas plāniem un rentabilitātes analīzi, kurus līdzfinansē ar ieņēmumiem no uzcenojuma.

Pirmo daļu piemēro jaunajiem pārrobežu projektiem, ievērojot visu minētajā projektā iesaistīto dalībvalstu vienošanos.

2. Pēc tam, kad Komisija ir informēta, uzcenojumu var piemērot arī ceļa posmiem, kas veido alternatīvu ceļa posmu tam ceļa posmam, uz kuru attiecas 1. punktā minētais uzcenojums, ja

— uzcenojums attiecībā uz ceļa posmu novirzīs ievērojamu satiksmes plūsmas daļu uz šo alternatīvo ceļu; un

— tiek ievēroti 1. punkta pirmās daļas a) līdz e) apakšpunktā minētie nosacījumi.

3. Uzcenojumu var piemērot infrastruktūras lietošanas maksai, kas mainījusies saskaņā ar 7.f pantu.

4. Kad Komisija saņem vajadzīgo informāciju no dalībvalsts, kas paredzējusi piemērot uzcenojumu, tā dara šo informāciju pieejamu 9.c pantā minētās komitejas locekļiem. Ja Komisija uzskata, ka plānotais uzcenojums neatbilst 1. punktā izklāstītajiem nosacījumiem, vai ja tā uzskata, ka plānotajam uzcenojumam būs ievērojama kaitīga ietekme uz perifēro reģionu ekonomikas attīstību, tā saskaņā ar 9.c panta 2. punktā minēto saskaņošanas procedūru var noraidīt attiecīgās dalībvalsts iesniegtās iepļānotās maksas vai pieprasīt to grozījumu.

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

5. Par ceļa posmiem, kuri atbilst 1. punktā minētajiem uzcenojuma piemērošanas nosacījumiem, dalībvalstis nedrīkst iekasēt maksu par ārējām izmaksām, ja vien netiek piemērots uzcenojums.

I

7.f pants

1. Ceļa nodevu likmes, kurās iekļauta tikai infrastruktūras lietošanas maksa, mainās atbilstīgi EURO emisiju klasei (**III. a pielikuma 1. tabula**) tā, lai nodeva nepārsniegtu 100 % no nodevas, kas iekasēta par līdzvērtīgu transportlīdzekli, kas atbilst visstingrākajiem emisiju standartiem.

2. Ja autovadītājs nevar uzrādīt transportlīdzekļa dokumentus, kas pārbaudot vajadzīgi transportlīdzekļa EURO emisiju klases noskaidrošanai, dalībvalstis var piemērot maksimāli pieļaujamās ceļa nodevas, **ar noteikumu, ka pēc tam ir iespējama rektifikācija, lai atdotu ikvienu iekasēto starpību.**

3. Ceļa nodevas, kurās iekļauta tikai infrastruktūras lietošanas maksa, arī var mainīt, lai samazinātu sastrēgumus, mazinātu kaitējumu infrastruktūrai un optimizētu attiecīgās infrastruktūras lietošanu vai veicinātu satiksmes drošību, ja:

a) veiktās izmaiņas ir *pārredzamas*, publiskas un ar vienādiem noteikumiem pieejamas visiem lietotājiem; un

b) izmaiņas piemēro saskaņā ar dienas laiku, tipu vai gadalaiku;

c) ceļa nodeva nepārsniedz par vairāk nekā **500 %** tās nodevas apmēru, kas noteikta dienas, dienas tipa vai gadalaika lētākajam periodam.

4. Izmaiņas, kas minētas 1. un 3. punktā, nav paredzētas papildu ieņēmumu gūšanai no ceļa nodevas. Visi nejausie ieņēmumu palielinājumi izlīdzināmi, mainot diferencēšanas struktūru, kas jāizdara divu gadu laikā pēc pārskata gada beigām, kurā gūti papildu ieņēmumi.

5. Ja ceļa nodevā iekļauta maksa par ārējām izmaksām, 1. un 3. punktu nepiemēro tai nodevas daļai, kura ir infrastruktūras lietošanas maksa.

7.g pants

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

a) attiecībā uz nodevu iekasēšanas režīmu, kurā nav iekļautas koncesijas nodevas:

— vienības vērtību un citus rādītājus, kas izmantoti dažādu infrastruktūras izmaksu elementu aprēķinā, un

— skaidru informāciju par transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas nodevu iekasēšanas režīms, autoceļu tīkla vai tā daļas ģeogrāfisko platību, kas izmantota katras izmaksas aprēķinam, un to izmaksu procentu, kuras paredzēts atgūt;

b) attiecībā uz nodevu iekasēšanas režīmu, kurā iekļautas koncesijas nodevas:

— koncesijas līgumus vai ievērojamas to izmaiņas,

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

- bāzes modeli, uz kura pamata koncesijas devējs sniedzis koncesijas paziņojumu, kā minēts Direktīvas 2004/18/EK VII B pielikumā; bāzes modelī iekļauj 7.b panta 1. punktā noteiktās aplēstās izmaksas, kas paredzētas saskaņā ar koncesiju, prognozējamo satiksmi, sadalot pa transportlīdzekļu tipiem, paredzēto ceļa nodevu apmēru un autoceļu ģeogrāfisko platību, uz kuru attiecas koncesijas līgums.
2. Kad Komisija būs saņēmusi visu vajadzīgo informāciju saskaņā ar 1. punktu, tā sešu mēnešu laikā dos atzinumu, vai izpildīti 7.d pantā noteiktie pienākumi. Komisijas atzinumi jā dara pieejami 9.c pantā minētajai komitejai **un Eiropas Parlamentam**.
3. Vismaz sešus mēnešus pirms jauna ārējo izmaksu maksas iekasēšanas režīma ieviešanas dalībvalstis nosūta Komisijai:
- a) precīzu informāciju par to ceļa posmu atrašanās vietu, kur jāiekasē maksa par ārējām izmaksām, un aprakstu par transportlīdzekļu klasi, ceļu kategoriju un precīziem laika periodiem, atbilstīgi kuriem mainīsies maksa par ārējām izmaksām;
 - b) paredzēto vidējo svērto maksu par ārējām izmaksām un paredzamos kopējos ieņēmumus;
 - c) iestādes nosaukumu, kura saskaņā ar 7.c panta 3. punktu izraudzīta maksas apmēra noteikšanai, un tās pārstāvja vārdu; un
 - d) vajadzīgos rādītājus, datus un informāciju, lai norādītu, kā tiks piemērota III.a pielikumā noteiktā aprēķina metode;
 - e) *informāciju par konkrētiem mērķiem, kam paredzēts izlietot maksu par ārējām izmaksām;*
 - f) *konkrētu plānu par to, kā papildu ieņēmumus no maksas par ārējām izmaksām izmantot, lai samazinātu transporta negatīvo ietekmi.*
4. Komisija sešu mēnešu laikā pēc atbilstīgi 3. punktam sniegtās informācijas saņemšanas var nolemt pieprasīt attiecīgajai dalībvalstij korigēt maksu par ārējām izmaksām, ja tā uzskata, ka nav izpildītas 7.b, 7.c, 7.i pantā vai 9. panta 2. punktā noteiktie pienākumi. Komisijas lēmumu dara pieejamu 9.c pantā minētajai komitejai **un Eiropas Parlamentam**.

7.h pants

1. Dalībvalstis neparedz atlaides vai samazinājumus nevienam lietotājam attiecībā uz ceļa nodevas ārējo izmaksu maksas elementu.
2. Dalībvalstis var paredzēt atlaides un samazinājumus par infrastruktūras lietošanu, ja:
 - a) iegūtā maksas struktūra ir samērīga, tiek publiskota un ar vienādiem nosacījumiem ir pieejama visiem lietotājiem, un nerada papildu izmaksas, novirzot lielāku nodevu veidā uz citiem lietotājiem; un
 - b) šādas atlaides vai samazinājumi rada faktisku administratīvo izmaksu ietaupījumu un nepārsniedz 13 % no infrastruktūras lietošanas maksas, kas maksāta par līdzvērtīgiem transportlīdzekļiem, par kuriem nav tiesību pretendēt uz atlaidi vai samazinājumu.

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

3. Ievērojot 7.f panta 3. punkta b) apakšpunktā un 7.f panta 4. punktā minētos nosacījumus, izņēmuma gadījumos, proti, īpašiem Eiropas augstas nozīmes projektiem **kravu pārvadājumu jomā**, uz ceļa nodevu likmēm var attiecināt citus diferencēšanas veidus, lai nodrošinātu šādu projektu komerciālo dzīvotspēju, ja tos skar tieša citu transportlīdzekļu veidu radīta konkurence. Iegūtā maksas struktūra ir lineāra, samērīga, tiek publiskota un ar vienādiem nosacījumiem ir pieejama visiem lietotājiem, un nerada papildu izmaksas, novirzot lielāku nodevu veidā uz citiem lietotājiem. Pirms attiecīgas maksu struktūras ieviešanas Komisija pārbauda, vai šie nosacījumi ir ievēroti.

7.i pants

1. Ceļu nodevas un lietošanas maksu piemēro un iekasē un to samaksu kontrolē tā, lai iespējami mazāk tiktu traucēta brīva satiksmes plūsma un nenotiktu nekādas obligātas pārbaudes vai kontroles pasākumi uz Kopienas iekšējām robežām. Šim nolūkam dalībvalstis sadarbojas, lai izstrādātu metodes, kā pārvadātāji var samaksāt lietošanas maksu 24 stundas diennaktī vismaz lielākajās tirdzniecības vietās, izmantojot visus parastos maksāšanas līdzekļus, gan dalībvalstīs, kur tā noteikta, gan ārpus tām. Ceļa nodevu un lietošanas maksājumu iekasēšanas vietās dalībvalstis uzstāda atbilstošas iekārtas tā, lai saglabātu parastos satiksmes drošības standartus.

2. Ceļa nodevu un lietošanas maksu iekasēšanas sistēmas neregulāriem autoceļu tīkla lietotājiem nedrīkst ne finansiāli, ne citādi radīt nepamatoti nelabvēlīgāku situāciju, **salīdzinot ar tiem, kas izmanto alternatīvus maksāšanas veidus**. Jo īpaši, ja ceļa nodevas vai lietošanas maksas dalībvalsts iekasē tikai ar sistēmu, kurā jāizmanto transportlīdzeklī iebūvēta ierīce, tā nodrošina, ka visi lietotāji visas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/52/EK (***) prasībām atbilstīgas transportlīdzeklī iebūvētās ierīces var iegādāties, izmantojot saprātīgu administratīvu un ekonomisku kārtību.

3. Ja dalībvalsts iekasē **nodevu par transportlīdzekli, kopējo summu, ko veido ceļa nodeva, maksa par infrastruktūras lietošanu un maksa par ārējām izmaksām**, norāda dokumentā, ko izsniedz pārvadātājam, **ja iespējams, — elektroniskā formātā**.

4. Maksu par ārējām izmaksām uzliek un iekasē ar elektronisko sistēmu, kura atbilst Direktīvas 2004/52/EK 2. panta 1. punktam. **Dalībvalstis arī sadarbojas, lai nodrošinātu elektronisko sistēmu savstarpējo izmantojamību citu dalībvalstu teritorijā, turklāt ar noteikumu, ka vajadzības gadījumā likmes ir pielāgojamas.**

5. **Līdzko tehniski izveidota un sāk darboties ceļa nodevas iekasēšanas pakalpojumu sistēma, kas balstīta uz Galileo satelītu navigācijas sistēmu, maksu par ārējām izmaksām iekasē ar savstarpēji izmantojamu Eiropas elektronisko nodevu iekasēšanas sistēmu, kā to paredz Direktīva 2004/52/EK.**

7.j pants

Šī direktīva neierobežo to dalībvalstu brīvību, kas ievieš ceļa nodevu un/vai infrastruktūras lietošanas maksas, neskarot Līguma 87. un 88. pantu, paredzēt par šīm maksām attiecīgas kompensācijas. **Dalībvalstis var arī paredzēt kompensāciju pat gadījumos, ja iekasētās summas ir zemākas par I pielikumā noteiktajām minimālajām likmēm.**

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

(**) **Tekstu papildinās likumdošanas procedūras tālākā gaitā.**

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

3) III nodaļai pievieno šādu || pantu:

“8.b pants

1. Divas vai vairākas dalībvalstis var sadarboties, ieviešot vienotu ceļa nodevu sistēmu, ko piemēro visā to teritorijā kopā. Tādā gadījumā šīs dalībvalstis nodrošina ciešu Komisijas iesaistīšanos sadarbībā un sistēmas turpmākajā izmantošanā, kā arī tās iespējamajos grozījumos.

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

2. Uz vienoto ceļa nodevu sistēmu attiecinā 7. līdz 7.j pantā izklāstītos nosacījumus, un tā ir atvērta citām dalībvalstīm.”

4) 9. panta 1.a un 2. punktu aizstāj ar šādu:

“1.a Šī direktīva neskar dalībvalstu tiesības nediskriminējoši piemērot regulējošas maksas, kas īpaši paredzētas satiksmes sastrēgumu vai kaitīgas ietekmes uz vidi, tostarp sliktas gaisa kvalitātes apkarošanai, šīs maksas piemērojot visiem ceļiem, jo īpaši pilsētas teritorijas ceļiem, tostarp tiem, kas ietilpst Eiropas autoceļu tīklā un šķērso pilsētas teritoriju.

2. Dalībvalsts, kurā iekasē maksu par ārējām izmaksām, nodrošina, ka ieņēmumi, kas iegūti no maksām, tiek īpaši paredzēti pasākumiem, **lai galvenokārt samazinātu autotransporta radītās ārējās izmaksas un, kur vien iespējams, nepieļautu šādu izmaksu rašanos. Ieņēmumus var arī izmantot pasākumiem**, kuru mērķis ir atvieglot efektīvu maksas noteikšanu, samazināt autotransporta radīto piesārņojumu tā izcelsmes vietā, mazināt tā ietekmi, uzlabot **autotransporta līdzekļu** CO₂ radītājus un energoefektivitāti, kā arī **attīstīt un uzlabot esošo ceļu infrastruktūru vai attīstīt transporta lietotājiem alternatīvu infrastruktūru.**

Dalībvalsts, kurā iekasē infrastruktūras lietošanas maksu, nosaka, kā izmantojami no šās maksas iegūtie ieņēmumi. Lai varētu attīstīt visu transporta tīklu kopumā, no maksām **iegūtos ieņēmumus galvenokārt izmanto autotransporta** nozares labā un **autotransporta** sistēmas optimizācijai.

No 2011. gada vismaz 15 % no ieņēmumiem, kas katrā dalībvalstī gūti no maksām par ārējām izmaksām un maksām par infrastruktūras lietošanu, izlieto TEN-T projektu finansiālam atbalstam, lai uzlabotu transporta ilgtspējību. Šo procentuālo daļu pakāpeniski palielina.”

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

“9.b pants

Komisija atvieglo dalībvalstu dialogu un tehniskās zinātnības apmaiņu par šīs direktīvas un jo īpaši tās pielikumu īstenošanu. Komisija pielāgo 0, III, III.a un IV pielikumu, ņemot vērā zinātnes un tehniskas sasniegumus, un **I, II un III. a** pielikumu — ņemot vērā inflāciju. Pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 9.c panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

9.c pants

1. Komisijai palīdz komiteja.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro Padomes Lēmuma 1999/468/EK (*) 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

(*) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.”

6) 11. pantu aizstāj ar šādu:

“11. pants

1. Vēlākais līdz 2012. gada 31. decembrim un ik pēc četriem gadiem pēc tam dalībvalstis, kas iekasē maksu par ārējām izmaksām un/vai infrastruktūras lietošanas maksu, sagatavo ziņojumu par savā teritorijā iekasētajām ceļa nodevām un iesniedz to Komisijai. Ziņojumā iekļauj šādu informāciju:

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

- a) vidējo svērto maksu par ārējām izmaksām un konkrētas summas, kas iekasētas par katru transportlīdzekļa klases, ceļa kategorijas un laika perioda kombināciju;
- b) kopējos ieņēmumus no maksas par ārējām izmaksām un informāciju par šo ieņēmumu izlietojumu; ||
- c) *ietekme, kāda maksas par ārējām izmaksām vai infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšanai ir uz kravu novirzīšanu uz citiem transporta veidiem, autotransporta optimizāciju un vidi, kā arī ietekme, kāda maksas par ārējām izmaksām iekasēšanai ir uz tām ārējām izmaksām, kuras dalībvalsts ar šo maksu vēlas kompensēt; un*
- d) vidējo svērto infrastruktūras lietošanas maksu un kopējos ieņēmumus no šīs infrastruktūras lietošanas maksas.

2. Ne vēlāk kā 2010. gada 31. decembrī Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par drošu un apsargātu stāvvietu pieejamību Eiropas ceļu tīklā.

Pēc apspriešanās ar attiecīgajiem sociālajiem partneriem, ziņojumam pievieno priekšlikumus par:

- a) *maksas par infrastruktūras lietošanu paredzēšanu tādu drošu un apsargātu stāvvietu izveidei Eiropas ceļu tīklā, kas saskaņotas ar infrastruktūras apsaimniekotājiem vai par Eiropas ceļu tīklu atbildīgajām valsts iestādēm;*
 - b) *Eiropas Investīciju bankai, Eiropas Kohēzijas fondam un Eiropas struktūrfondiem paredzētām vadlīnijām par to, kā Eiropas ceļu tīkla projektu izstrādē un līdzfinansēšanā pienācīgi ņemt vērā drošu un apsargātu stāvvietu vajadzību.*
3. Vēlākais 2013. gada 31. decembrī Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un tās ietekmi, jo īpaši par to noteikumu efektivitāti, kas attiecas uz satiksmes sastrēgumu un satiksmes radītu piesārņojuma izmaksu atgūšanu, un par to transportlīdzekļu iekļaušanu, kuru kopējā masa pārsniedz 3,5 un ir mazāka par 12 tonnām. Ziņojumā novērtē arī:
- a) vai ir svarīgi ceļa nodevu aprēķinā iekļaut citas ārējās izmaksas, jo īpaši CO₂ emisiju radītās izmaksas vai vienota degvielas nodokļa elementa noteikšanu, ja ar klimata pārmaiņām saistīta degvielas nodokļa elementa noteikšana nav devusi apmierinošus rezultātus, un nelaimes gadījumu un bioloģiskās daudzveidības zaudējuma radītās izmaksas;
 - b) direktīvas darbības jomas paplašināšanu uz citām transportlīdzekļu kategorijām;
 - c) iespēju pieņemt pārskatītu transportlīdzekļu klasifikāciju ceļa nodevu diferencēšanai, ņemot vērā transportlīdzekļu vidējo ietekmi uz vidi, sastrēgumiem un infrastruktūru, to CO₂ radītājus un energoefektivitāti, kā arī ceļa nodevu noteikšanas un ieviešanas praktisko un ekonomisko lietderību; ||
 - d) tehnisko un ekonomisko lietderību, ieviešot uz galvenajiem starppilsētu ceļiem no nobrauktā attāluma atkarīgu nodevu minimumu. Ziņojumā paredz iespējamos maksas ceļu posmu veidus, iespējamos rentablākos nodevu noteikšanas un iekasēšanas veidus un kopēju vienkāršu metodi minimālo likmju noteikšanai;
 - e) *tehniskās un ekonomiskās iespējas pakāpeniski pārtraukt izmantot ar laiku saistītās lietošanas maksas sistēmas un ieviest ar nobraukto attālumu saistītās sistēmas, kā arī nepieciešamību noteikt atkāpes attiecībā uz tām dalībvalstīm, kurām ir ārējā robeža ar trešām valstīm, lai šīs dalībvalstis varētu turpināt piemērot ar laiku saistītās lietošanas maksas robežpārejas punktos gaidošajiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem; un*

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

f) nepieciešamību sagatavot priekšlikumu par sistēmu, kā nodrošināt visu pārējo transporta veidu ārējo izmaksu saskaņotu un vienlaicīgu internalizāciju.

Ziņojumam pievieno novērtējumu par panākumiem ārējo izmaksu internalizācijā visos transporta veidos, kā arī priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas pārskatīšanu."

7) III pielikumu groza šādi

a) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"Šajā pielikumā noteikti vidējās svērtās infrastruktūras lietošanas maksas aprēķināšanas pamatprincipi, atspoguļojot 7.b panta 1. punktu. Pienākums saistīt ceļa nodevas ar izmaksām neskar dalībvalstu brīvas izvēles tiesības saskaņā ar 7.b panta 3. punktu neatgūt izmaksas pilnībā no ieņēmumiem, ko dod ceļa nodevas, vai tiesības saskaņā ar 7. panta f) punktu mainīt īpašu ceļa nodevu lielumu, novirzoties no vidējās summas (*).

(*) Šie nosacījumi līdz ar piedāvāto elastību, nosakot izmaksu atgūšanas sadalījumu noteiktā laikposmā (skat. 2.1. punkta trešo ievilkumu), nodrošina ievērojamu rezervi ceļa nodevu noteikšanai tādā līmenī, kas pieņemams lietotājiem un kas pielāgots attiecīgās dalībvalsts konkrētajiem transporta politikas mērķiem."

b) 1. punktā, otrajā ievilkumā, vārdus "7.a panta 1. punkts" aizstāj ar vārdiem "7.b panta 3. punkts".

8) Aiz III pielikuma, tekstu, kas iekļauts šīs direktīvas Pielikumā iekļauj kā III. a pielikumu.

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz 2010. gada 31. decembrim. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus, kā arī minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem 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.

... ||,

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

PIELIKUMS

“III.a PIELIKUMS

PRAŠĪBU MINIMUMS, UZLIEKOT MAKSU PAR ĀRĒJĀM IZMAKSĀM, UN MAKSIMĀLĀ SUMMA, KAS MAKSĀJAMA PAR ĀRĒJĀM IZMAKSĀM

Šajā pielikumā noteikts prasību minimums maksai par ārējām izmaksām un to izmaksu elementu maksimums, kurus atļauts iekļaut, nosakot minēto maksu.

1. Attiecīgā autoceļu tīkla daļas

Dalībvalstis nosaka precīzu autoceļu tīkla daļu vai daļas, uz kurām attiecas maksa par ārējām izmaksām.

Dalībvalsts var izvēlēties iekasēt maksu par ārējām izmaksām tikai attiecībā uz autoceļu tīkla daļu vai daļām, pamatojot šo lēmumu ar objektīviem kritērijiem.

I

2. Transportlīdzekļi, ceļi un vērā ņemamais laika periods

Dalībvalsts dara zināmu Komisijai transportlīdzekļu klasifikāciju, saskaņā ar kuru tiek diferencēta ceļa nodeva. Tā paziņo Komisijai arī to ceļu atrašanās vietu, uz kuriem attiecināma lielāku maksu par ārējām izmaksām (turpmāk “piepilsētas autoceļi”), un to ceļu atrašanās vietu, uz kuriem attiecināma zemāku maksu par ārējām izmaksām (turpmāk “citi starppilsētu autoceļi”).

Attiecīgā gadījumā tā paziņo Komisijai arī precīzus laika periodus, kas atbilst nakts laikam, un periodus, kas atbilst dažādām dienas, nedēļas vai gadalaika satiksmes maksimumstundām, kuru laikā var uzlikt lielāku maksu par ārējām izmaksām, lai ņemtu vērā lielākus sastrēgumus vai lielāku trokšņa radītu kairinājumu.

Ceļus klasificē un laika periodus nosaka, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, kas saistīti ar to, cik lielā mērā ceļus un to apkārtni ietekmē sastrēgumi un piesārņojums, piemēram, iedzīvotāju blīvums, gada piesārņojuma maksimumi, kas mērīti saskaņā ar Direktīvu 96/62/EK, vidējā dienas un stundas satiksmes plūsma un pakalpojuma pieejamības pakāpe (tā dienas vai gada daļa procentos, kad ceļa lietošana ir sasniegusi vai pārsniegusi tā iespējas, vidējais kavēšanās ilgums un/vai sastrēgumu veidoto rindu garums). Izmantotos kritērijus iekļauj paziņojumā.

3. Maksas lielums

Neatkarīgā iestāde nosaka par katru transportlīdzekļa **EURO emisiju klasi**, ceļa veidu un laika periodu vienotu konkrētu summu. Šādi noteiktas maksas struktūra ir pārskatāma, publiskota un ar vienādiem noteikumiem pieejama visiem lietotājiem.

Maksas noteikšanā neatkarīgā iestāde ievēro efektīvas tarififikācijas principu, t.i., noteiktā nodeva tuvojas sociālajām robežizmaksām, ko radījis transportlīdzeklis, kam piemērota nodeva. Maksa jānosaka iespējami tuvināta ārējām izmaksām, kuras var noteikt attiecīgajai ceļa lietotāju kategorijai.

Maksa jānosaka pēc tam, kad ir apsvērts satiksmes novirzīšanās risks un cita nelabvēlīga ietekme uz satiksmes drošību, vidi un sastrēgumiem, kā arī risinājumi šo risku faktoru mazināšanai.

Neatkarīgā iestāde pārtrauga nodevu sistēmas efektivitāti, lai samazinātu autotransporta radīto kaitējumu videi un satiksmes sastrēgumus vietās, kur piemēro nodevas. Tā regulāri koriģē nodevu sistēmas struktūru un konkrēto maksu, kas noteikta par transportlīdzekļa **EURO emisiju klasi**, ceļa kategoriju un laika periodu, atbilstīgi transporta pieprasījuma izmaiņām.

4. Ārējo izmaksu elementi

4.1. Satiksmes radītā gaisa piesārņojuma izmaksas

Ja dalībvalsts izvēlas iekļaut satiksmes radītā gaisa piesārņojuma izmaksas vai to daļu maksā par ārējām izmaksām, neatkarīgā iestāde šo iekasējamo maksu par satiksmes radītu gaisa piesārņojumu aprēķina, izmantojot turpmāk norādītās formulas vai izmantojot 1. tabulā iekļautās vienības vērtības, ja tās ir zemākas:

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

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

PCV_{ij} i klases transportlīdzekļa radīta gaisa piesārņojuma izmaksas uz j kategorijas autoceļa (euro/transportlīdzeklis.kilometrs)

EF_{ik} piesārņojošās vielas k un i klases transportlīdzekļa emisijas koeficients (grams/kilometrs)

PC_{jk} piesārņojošās vielas k izmaksas naudas izteiksmē attiecībā uz j kategorijas ceļu (euro/grams)

Vērā ņem tikai daļiņu un ozona prekursoru emisijas, piemēram, slāpekļa oksīda un gaistošu organisko savienojumu emisijas. Emisijas koeficienti ir tie paši, ko izmantojušas dalībvalstis, lai sagatavotu valsts mēroga emisiju pārskatu, kas 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 pārskatu). ⁽²⁾ Piesārņojošo vielu radītās izmaksas naudas izteiksmē ņem no 13. tabulas, kas iekļauta rokasgrāmatā "Handbook on estimation of external cost in the transport sector".

1. tabula. Transportlīdzekļa radītā piesārņojuma **maksimālās iekasējamās** izmaksas **attiecīgajā klasē**

Eurocenti/transportlīdzeklis.kilometrs	Ceļi, uz kuriem attiecinā lielāku maksu par ārējām izmaksām/Piepilsētas autoceļi un automaģistrāles	Ceļi, uz kuriem attiecinā mazāku maksu par ārējām izmaksām/Starppilsētu autoceļi un automaģistrāles
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	3	2
EURO VI	2	1
Mazāk piesārņojoši nekā EURO VI, piemēram, smagie kravas transportlīdzekļi ar hibrīddzinēju vai elektrodzinēju vai arī transportlīdzekļi, kas darbojas ar dabasgāzes un ūdeņraža maisījumu vai ūdeņraža piedziņu.	0	0

Vērtības euro centos, 2000

Vērtības 1. tabulā ir rokasgrāmatas "Handbook on estimation of external cost in the transport sector" || 15. tabulā norādīto vērtību vidējā aritmētiskā vērtība četru dažāda svara kategoriju transportlīdzekļiem. Dalībvalstis var 1. tabulā minētajām vērtībām piemērot korekcijas koeficientu, lai atspoguļotu faktisko autoparka sastāvu attiecībā uz transportlīdzekļa lielumu. 1. tabulā norādītās vērtības var reizināt ar koeficientu, kas nepārsniedz 2, kalnu apgabalos apmērā, kas pamatojams ar ceļa kritumu, augstumu un/vai temperatūras inversiju.

Neatkarīgā iestāde var paredzēt alternatīvas metodes, izmantojot datus no gaisa piesārņojuma mērījumiem un gaisa piesārņotāju naudas izmaksu vietējo vērtību, ja iegūtie rezultāti nepārsniedz rezultātus, kuri būtu iegūti ar iepriekš minētajām formulām, vai iepriekš minētās vienību vērtības katrai transportlīdzekļu klasei.

Visi rādītāji, dati un cita informācija, kas vajadzīga, lai saprastu, kā aprēķinātas gaisa piesārņojuma radītās izmaksas, ir publicējamas.

4.2. Satiksmes radītā trokšņa piesārņojuma izmaksas

Ja dalībvalsts izvēlas iekļaut satiksmes radītā trokšņa piesārņojuma izmaksas vai to daļu maksā par ārējām izmaksām, neatkarīgā iestāde šo iekasējamo maksu par satiksmes radīto trokšņa piesārņojumu aprēķina, izmantojot turpmāk norādītās formulas vai izmantojot 2. tabulā iekļautās vienības vērtības, ja tās ir zemākas:

$$NCV_{ij} \text{ (diena)} = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

⁽¹⁾ OV L 309, 27.11.2001., 22. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Vides aģentūras metodoloģija. ||

Trešdiena, 2009. gada 11. marts

NCV_{ij} (nakts) = $n \times NCV_{ij}$ (diena) kur

NCV_{ij} i klases transportlīdzekļa radīta trokšņa piesārņojuma izmaksas uz j kategorijas autoceļa (euro/transportlīdzeklis.kilometrs)

NC_{jk} trokšņa radītas izmaksas vienam cilvēkam, kas pakļauts k līmeņa trokšņa iedarbībai uz j kategorijas ceļa (euro/cilvēks)

POP_k iedzīvotāji, kas katru dienu pakļauti k līmeņa trokšņa iedarbībai katrā kilometrā (persona/kilometrs)

ADT vidējā dienas satiksmes plūsma (transportlīdzeklis)

n nakts korekcijas koeficients

To iedzīvotāju skaitu, kuri pakļauti k līmeņa trokšņa iedarbībai, iegūst no stratēģiskajām trokšņa kartēm, kas sastādītas saskaņā ar 7. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību ⁽¹⁾.

Izmaksas katrai personai, kura pakļauta k līmeņa trokšņa iedarbībai, ņem no 20. tabulas, kas iekļauta rokasgrāmatā "Handbook on estimation of external cost in the transport sector" ||.

Vidējai dienas satiksmes plūsmai smagajiem kravas transportlīdzekļiem attiecībā pret vieglajiem automobiļiem piemēro svērto koeficientu, kas nav lielāks par 4.

2. tabula. Iekasējamās izmaksas par transportlīdzekļu radīto troksni (NCV)

Euro centi/transportlīdzeklis.kilometrs	Diena	Nakts
Piepilsētas autoceļi	1,1	2
Citi starppilsētu autoceļi	0,13	0,23

Vērtības euro centos, 2000

Avots: Handbook on estimation of external cost in the transport sector, 22. tabula ||.

2. tabulā norādītās vērtības var reizināt ar koeficientu, kas nepārsniedz 5, kalnu apgabalos apmērā, kas pamatojams ar ceļa kritumu, temperatūras inversiju un/vai ieleju radīto amfiteātra efektu.

Visi rādītāji, dati un cita informācija, kas vajadzīga, lai saprastu, kā aprēķinātas trokšņa piesārņojuma radītās izmaksas, ir publicējami.

⁽¹⁾ OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp."

I

Publiska piekļuve Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem (pārstrādāta versija) ***I

P6_TA(2009)0114

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem (pārstrādāta versija) (COM(2008)0229 – C6-0184/2008 – 2008/0090(COD))

(2010/C 87 E/62)

(Koplēmuma procedūra - pārstrādāta versija)

Priekšlikums 2009. gada 11. martā ir grozīts šādi ⁽¹⁾:

⁽¹⁾ Saskaņā ar 53. panta 2. punktu (A6-0077/2009) lieta tika nosūtīta komitejai.