

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

C 77 E



Izdevums
latviešu valodā

Informācija un paziņojumi

54. sējums
2011. gada 11. marts

Paziņojums Nr.

Saturs

Lappuse

III *Sagatavošanā esoši tiesību akti*

PADOME

2011/C 77 E/01

Padomes Nostāja (ES) Nr. 6/2011 pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem
Pieņemta Padomē 2011. gada 14. februārī ⁽¹⁾.....

1

LV

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

III

(Sagatavošanā esoši tiesību akti)

PADOME

PADOMES NOSTĀJA (ES) Nr. 6/2011 PIRMAJĀ LASĪJUMĀ,

lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem

Pieņemta Padomē 2011. gada 14. februārī

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2011/C 77 E/01)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

jāiekļauj citu Savienības politikas jomu, arī kopējās transporta politikas, noteikšanā un īstenošanā.

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) Panākt, lai transporta nozare kļūtu ilgtspējīga, ir kopējās transporta politikas pamatelements. Lai tas notiktu, būtu jāmazina transporta ietekme uz klimata pārmaiņām un tā negatīvā ietekme, jo īpaši satiksmes sastrēgumi, kas kavē pārvietoties, un gaisa un trokšņa piesārņojums, kas kaitē veselībai un videi. Turklāt vides aizsardzības prasības ir

(2) Mērķis mazināt transporta negatīvo ietekmi būtu jāasniedz tā, lai stabilas ekonomiskās izaugsmes un pareizas iekšējā tirgus darbības un teritoriālās kohēzijas interesēs 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 vairāk jāizmanto princips "lietotājs maksā" un jāattīsta un jāīsteno princips "piesārņotājs maksā" visos transporta veidos.

(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 – priekšlikumiem vēlāk pārskatīt minēto direktīvu.

⁽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. Eiropas Parlamenta ... Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes ... Lēmums.

⁽⁴⁾ OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.

- (5) Lai virzītos uz ilgtspējīgu transporta politiku, transporta cenām būtu vairāk jāatbilst satiksmes radīta gaisa 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 apkarotu klimata pārmaiņas. Tādēļ ir vajadzīga pakāpeniska rīcība visās transporta jomās, ņemot vērā to raksturīgās īpašības.
- (6) Autotransporta nozarē autoceļu nodevas, kas aprēķinātas kā ar nobraukto attālumu saistītas infrastruktūras lietošanas maksas, ir taisnīgs un efektīvs saimnieciskais 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 atbilstu faktiskā transportlīdzekļu izmantojuma radītā piesārņojuma un satiksmes sastrēgumu izmaksām. Turklāt autoceļu nodevas iekšējā tirgū nerada konkurences traucējumus, jo tās ir jāmaksā visiem uzņēmējiem neatkarīgi no izcelsmes vai uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsts un saskaņā ar ceļu tīkla lietošanas intensitāti.
- (7) 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.
- (8) Šī direktīva neliedz dalībvalstīm piemērot valsts tiesību aktus, lai iekasētu maksu no pārējiem ceļu lietotājiem, uz ko šī direktīva neattiecas.
- (9) Satiksmes radīta gaisa un trokšņa 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, liekot lietā no maksas par ārējām izmaksām gūtos ieņēmumus, kas palīdzēs mazināt ārējās izmaksas.
- (10) Šajā direktīvā Komisijas izstrādātais satiksmes radīta gaisa piesārņojuma un trokšņa ārējo izmaksu aprēķinu modelis piedāvā drošas metodes un vienības vērtību skalas, ko var izmantot, aprēķinot ārējās izmaksas.
- (11) 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 kuros ceļos ieviest maksu par ārējām izmaksām, pamatojoties uz attiecīgiem vietējiem un visas attiecīgās valsts ceļu tīkla parametriem.
- (12) 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. Tātad smagajiem kravu transportlīdzekļiem būtu rūpīgāk jānosaka dienas, nedēļas, mēneša un gada likme.
- (13) Skaidra un pārredzama tarififikācijas sistēmu īstenošana varētu veicināt labāku iekšējā tirgus darbību. Tādēļ būtu jānovērš pretrunas starp tarififikācijas 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. Tātad paši tarififikācijas principi jo īpaši būtu jāpiemēro visiem dalībvalstu autoceļu tīkla posmiem.
- (14) 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 varēt izvēlēties iekasēt vienu vai abas šīs maksas mazākā apjomā vai arī tās vispār neiekasēt.
- (15) 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, nošķirtiemes reģioniem vai salu reģioniem un vairotu to konkurētspēju.
- (16) Vajadzētu būt iespējai infrastruktūras lietošanas maksai pievienot ārējo izmaksu elementu, pamatojoties uz satiksmes radīta gaisa piesārņojuma un trokšņa izmaksām. Būtu jāļauj autoceļu nodevās iekļauto ārējo izmaksu elementu pievienot infrastruktūras lietošanas izmaksām ar nosacījumu, ka ir ievēroti konkrēti izmaksu aprēķina nosacījumi, lai novērstu nepamatotas maksas.

- (17) Lai precīzāk atspoguļotu satiksmes radīta gaisa piesārņojuma un trokšņu izmaksas, maksai par ārējām izmaksām būtu jāmainās atkarībā no ceļu kategorijas, transportlīdzekļu veida un, saistībā ar trokšņiem, ceļu lietošanas laikposma.
- (18) 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.
- (19) 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 kompetentajām iestādēm izstrādāt stratēģiskas lielāko ceļu trokšņu kartes un izstrādāt rīcības plānus, kā mazināt troksni, ja trokšņa iedarbība var negatīvi ietekmēt cilvēku veselību.
- (20) 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 sniegtu ziņojumus par to darbību.
- (21) 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.
- (22) Lai dotu priekšroku prioritāriem Eiropas nozīmes būvprojektiem, kas identificēti III pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumam Nr. 661/2010/ES (2010. gada 7. jūlijs) par Savienības pamatnostādņiem 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.
- (23) Nav pieļaujamas atlaides vai samazinājumi attiecībā uz maksu par ārējām izmaksām, jo ir liela iespējamība, ka tādējādi būtu nepamatoti diskriminēti dažu kategoriju lietotāji.
- (24) 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–sauszemes transports, lai tādējādi uzlabotu teritoriālo kohēziju un piekļuvi nomaļiem reģioniem, nošķirtiemes sauszemes reģioniem vai salu reģioniem un vairotu to konkurētspēju.
- (25) 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.
- (26) 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 tādi dokumenti veicinātu to, ka pārvaldītāji maksu par ārējām izmaksām nodotu kravu sūtītājiem vai citiem klientiem.
- (27) 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⁾.
- (28) Kamēr lēmumus par valstu publiskajiem izdevumiem, tostarp saskaņā ar šo direktīvu gūto ieņēmumu izmantošanu, saskaņā ar subsidiaritātes principu pieņem dalībvalstis, papildu ieņēmumi, ko rada maksa par ārējām izmaksām, vai šo ieņēmumu finansālās vērtības ekvivalents saskaņā ar šajā direktīvā iestrādātiem transporta politikas mērķiem būtu jāizmanto transporta nozares labā un lai kopumā veicinātu 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.

⁽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.

- (29) Lai veicinātu autoceļu nodevu sistēmu savstarpēju izmantojamību un ievērojot konkrētus nosacījumus, divām vai vairāk dalībvalstīm būtu jāļauj sadarboties, ieviešot vienotas autoceļu nodevu sistēmas.
- (30) 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.
- (31) 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 jāiztērē tādiem projektiem, ar ko ir iecerēts mazināt autotransporta radīto piesārņojumu izcelsmes vietā, mazināt piesārņojuma sekas, uzlabot transportlīdzekļu CO₂ parametrus un energoefektivitāti, kā arī transporta lietotājiem attīstīt alternatīvu infrastruktūru.
- (32) Komisija jautājumā par dažu pielikumu pielāgošanu būtu jāpilnvaro pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot priekšdarbus, attiecīgi apspriestos, arī ekspertu līmenī.
- (33) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/268/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽²⁾.
- (34) Īstenojot alternatīvas zinātniskas metodes, lai aprēķinātu maksu par ārējām izmaksām, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ņemt vērā ārējo izmaksu monetāro vērtību, par ko ir runa pētījumā *"Handbook on the estimation of external cost in the transport sector"* ⁽³⁾, kurā ir pārskats par jaunākām teorijām ārējo izmaksu noteikšanai, kā arī praktiskiem aprēķinu aspektiem.
- (35) 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", vajadzētu ļaut noteikt lielāku maksu par ārējām izmaksām tiktāl, ciktāl objektīvi zinātniski dati pierāda, ka gaisa un trokšņu piesārņojums rada lielāku kaitējumu saistībā ar ģeogrāfiskiem apstākļiem un fizisku fenomenu, piemēram, ceļu kritumi, temperatūras svārstības un ieleju radītais amfiteātra efekts.
- (36) 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.
- (37) 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 proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Ar šo Direktīvu 1999/62/EK groza šādi.

1. Direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu punktu:

"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;"

⁽¹⁾ OV L 210, 31.7.2006., 25. lpp.

⁽²⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm

⁽⁴⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

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 trokšnis;

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 punktu:

“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 mazāk 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 radījuši to piemērošana.

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 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 blīvi apdzīvotām 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 noteiktajām obligātajām 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 stingrākajiem *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 izraudzījusies 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 uzceļojumu, ja:

a) ieņēmumus, ko gūst no uzceļojuma, 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 pamatnostādņēm 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 uzceļojumu;

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 pierādījums 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 paredzamajiem ieņēmumiem, ko līdzfinansēs ieņēmumi no uzcenojuma.

Šā punkta pirmo daļu piemēro jauniem pārrobežu projektiem, savā starpā vienojoties visām minētajā projektā iesaistītajām 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.d 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 saskaņā ar 9.d panta 2. punktā minēto saskaņošanas procedūru var noraidīt attiecīgās dalībvalsts iesniegtās plānotās maksas vai lūgt to grozījumu.

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.

7.g pants

1. Dalībvalstis diferencē infrastruktūras lietošanas maksu saskaņā ar transportlīdzekļa *EURO* emisiju klasi tā, lai in-

frastruktūras 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, pārvadātājs 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 vairāk nekā par 175 %, kā norādīts 7.b pantā; un

d) visintensīvākās satiksmes laiks, kad sastrēgumu mazināšanai iekasē lielāku infrastruktūras lietošanas maksu, nav ilgāks par piecām stundām dienā.

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 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 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 (**), VII B pielikumā; 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.d pantā minētajai komitejai.

3. Pirms dalībvalstis ievieš jaunu režīmu, lai iekasētu maksu par ārējām izmaksām, tās 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 norikota 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 pantā 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.d pantā minētajai komitejai.

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, publiska 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 autoceļa 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 pārvadātāji vismaz lielākajās tirdzniecības vietās var samaksāt autoceļu nodevas un lietošanas maksu 24 stundas diennaktī, izmantojot parastus 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 dalībvalstīs iekasē, tikai izmantojot sistēmu, kas prasa lietot transportlīdzekļos iebūvētas ierīces, tā nodrošina, ka saskaņā ar pamatotiem administratīviem un ekonomiskiem pasākumiem visi lietotāji var iegādāties attiecīgās 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 pārvadātājam, 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.

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. Pēc 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. Ieņēmumi, ko gūst no maksas par ārējām izmaksām, vai finanšu izteiksmē tiem līdzīgu ieņēmumu summas būtu jāizmanto transporta nozarē, lai transportu padarītu ilgtspējīgāku un optimizētu visu transporta sistēmu, tostarp:

- 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) optimizētu loģistiku; vai
- g) uzlabotu ceļu satiksmes drošību.”

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

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

— 0. pielikuma pielāgojumiem Savienības *acquis*,

— IIIa pielikuma 4.1. un 4.2. iedaļas formulu pielāgojumiem zinātnes un tehnikas progresam.

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

9.d pants

1. Komisijai palīdz komiteja.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

9.e pants

1. Komisijai uz nenoteiktu laiku piešķir pilnvaras pieņemt 9.c 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.c 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.”

6. Direktīvas 10. panta 1. punktā vārdkopu “Eiropas Kopienu” aizstāj ar vārdkopu “Eiropas Savienības”.

7. Pēc 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 eurocentos, kā noteikts IIIb pielikuma 1. un 2. tabulā, pārskata reizi divos gados, sākot no ... gada (*) 1. janvāra.

(*) Otrais gads pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

Summas pielāgo automātiski, euro vai eurocentos izteikto pamatsummu palielinot par minētā indeksa izmaiņu procentu daļu. Iegūtās summas noapaļo līdz apaļai summai euro II pielikuma gadījumā, IIIb pielikuma 1. tabulas gadījumā iegūtās summas noapaļo līdz eurocenta desmitdaļai un IIIb pielikuma 2. tabulas gadījumā – līdz eurocenta simtdaļai.

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 ... (*) 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; un
- c) vidējo svērto infrastruktūras lietošanas maksu un kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no infrastruktūras lietošanas maksas.

2. Komisija, kam palīdz 9.d pantā minētā komiteja, līdz ... (**) 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; un

- c) kā tiek īstenota 7.f pantā minētā infrastruktūras lietošanas maksas diferenciācija un kāda ir tās ietekme uz vietēja mēroga gaisa piesārņojuma un satiksmes sastrēgumu mazināšanu.

Ziņojumā arī izvērtē elektronisko sistēmu izmantojumu, piemērojot un iekasējot infrastruktūras lietošanas maksu un maksu par ārējām izmaksām.

3. Līdz ... (***) 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 transporta veidiem un/vai ārējo izmaksu elementiem, kas vēl nav ņemti vērā.”

9. Direktīvas 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 maksa, 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) pielikuma 1. punkta otrajā ievilkumā vārdkopu “7.a panta 1. punkts” aizstāj ar vārdkopu “7.b panta 2. punkts”.

10. Pēc III pielikuma iekļauj šīs direktīvas pielikumā iekļauto tekstu.

(*) 48 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

(**) 60 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

(***) 12 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz ... (*) 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.

...,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

...

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

...

(*) 36 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

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 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 lieto-tājiem 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 apsvērtas satiksmes novirzīšanas iespējāmība 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 konkrētās klases transportlīdzekļiem, konkrētās 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} ir i klases transportlīdzekļa radīta gaisa piesārņojuma izmaksas uz j kategorijas ceļa (euro/transportlīdzeklis.kilometrs),
- EF_{ik} ir piesārņojošās vielas k un i klases transportlīdzekļa emisiju apjoma koeficients (grams/transportlīdzeklis.kilometrs),
- PC_{jk} ir 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⁾ (jaizmanto 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 ir 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 ir iedzīvotāji, kas katru dienu pakļauti k līmeņa trokšņa iedarbībai katrā kilometrā (persona/kilometrs),
- $WADT$ ir 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.

⁽¹⁾ OV L 309, 27.11.2001., 22. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Vides aģentūras metodoloģija: <http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/>.

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 ⁽¹⁾.

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.

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.

⁽¹⁾ OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.

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

(Eurocents/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

(Eurocents/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.”

PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTS

I. IEVADS

Komisija 2008. gada 8. jūlijā iesniedza Padomē priekšlikumu Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem ⁽¹⁾.

Eiropas Parlaments 2009. gada 10. martā balsojumā pieņēma atzinumu pirmajā lasījumā ⁽²⁾.

Padome 2010. gada 15. oktobrī panāca politisku vienošanos par priekšlikuma projektu. Kad priekšlikumu bija izskatījuši juristi lingvisti, Padome 2011. gada 14. februārī pieņēma nostāju saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, kas noteikta Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. pantā.

Darba gaitā Padome ņēma vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas un Reģionu komitejas atzinumu.

II. PADOMES NOSTĀJAS ANALĪZE

1. Vispārīgi noteikumi

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza spēkā esošo Direktīvu par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem – *Eurovignette* direktīvu (Direktīvu 1999/62/EK, kura ir grozīta ar 2006. gada 17. maija Direktīvu 2006/38/EK) –, ir elements tā dēvētajā priekšlikumu kopumā “Videi draudzīgāks transports”, kura mērķis ir padarīt transporta nozari ilgtspējīgāku. Priekšlikuma galvenais mērķis ir pielāgot autopārvadājumiem piemērojamo maksu sistēmu tā, lai dalībvalstis varētu aprēķināt un diferencēt autoceļu nodevas, ņemot vērā autopārvadātāju izraisītās negatīvās papildu sekas (“ārējās izmaksas”) saistībā ar atmosfēras piesārņojumu, troksni un sastrēgumiem, attīstot principa “piesārņotājs maksā” piemērošanu.

Komisijas ierosinātajā priekšlikumā ir ietverti noteikumi, kuri ļautu dalībvalstīm nodevās, ko uzliek smagajiem kravas transportlīdzekļiem, iekļaut summas, kas atbilst satiksmes izraisītā gaisa un trokšņa piesārņojuma izmaksām, kā arī izmaksām, ko citiem transportlīdzekļiem rada sastrēgumi. Šādas summas diferencēs, ievērojot euro emisiju apjoma kategoriju, nobraukto attālumu, ceļu izmantošanas vietu un laiku. Komisija priekšlikumā ir aicinājusi dalībvalstis ienākumus, kas gūti šādā veidā, piešķirt projektiem, kuri saistīti ar transporta ilgtspējīgu attīstību. Turklāt direktīvas darbības joma ir paplašināta – tā ir attiecināta arī uz ceļiem, kas neietilpst Eiropas ceļu tīklā.

Lai arī Padome ir vienprātis ar Komisiju attiecībā uz priekšlikuma mērķi, Padomes pieeja ietver dažus pielāgojumus sākotnējā priekšlikumā. Daudzi no ierosinātajiem noteikumiem nav pieņemti, jo tos uzskatīja par grūti īstenojamiem, un citus noteikumus pārstrādāja, lai direktīvu padarītu skaidrāku.

Šādas pieejas rezultātā ar Padomes nostāju sākotnējā Komisijas priekšlikumā ir izdarīti zināmi grozījumi, to pārstrādājot un svītrojot no teksta vairākus noteikumus. Tas nozīmē, ka Padome nav pieņēmusi nevienu Eiropas Parlamenta nostājā pirmajā lasījumā ietverto grozījumu, kurš ir saistīts ar minētajiem svītrotajiem noteikumiem.

Padomes mērķis ir panākt līdzsvarotu pieeju, kurā ņemta vērā smago kravas transportlīdzekļu pārveidājumu nozīme ES ekonomikā, kā arī tas, ka ir jārisina to negatīvā ietekme uz vidi.

2. Galvenie politikas jautājumi

i) Ģeogrāfiskā darbības joma

Komisija ierosināja paplašināt direktīvas darbības jomu, iekļaujot tajā visus ceļus, ne tikai tos, kuri ietilpst Eiropas ceļu tīklā (*TEN*) (7. panta 1. punkts).

⁽¹⁾ Dok. 11857/08.

⁽²⁾ A6-0066/2009.

Padome uzskata, ka Komisijas priekšlikums šajā ziņā ir jāgroza, lai ierobežotu tā darbības jomas attiecināšanu uz autoceļiem, kas nav TEN tīklā. Tādēļ Padomes nostājā ir noteikts, ka 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. Turklāt Padome nepārprotami norāda, ka tas neskar dalībvalstu tiesības piemērot autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksas citos ceļos, ja vien šāda autoceļu nodevu un/vai lietošanas maksu piemērošana nediskriminē starptautisko satiksmi un nerada transporta uzņēmumu konkurences traucējumus. Šajā sakarā Parlamenta 25. grozījums netika pieņemts.

ii) *Darbības jomā ietilpstošie transportlīdzekļi*

Komisija sākotnējā priekšlikumā ierosināja saglabāt spēkā 2006. gadā pieņemto noteikumu, saskaņā ar kuru dalībvalsts līdz 2011. gada 31. decembrim pēc izvēles var piemērot autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksas tikai transportlīdzekļiem, kuru masa ir 12 tonnas vai lielāka. Pēc norādītā laikposma beigām maksas piemēro visiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, izņemot, ja dalībvalsts uzskata, ka, uzliekot maksu transportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka par 12 tonnām, tiktu ietekmēta satiksmes plūsma, vide, trokšņa līmenis, transporta sastrēgumi vai cilvēku veselība vai ka tas izraisa administratīvu slogu, kurš ir lielāks par 30 % no papildu ienākumiem, kas tiktu gūti no maksu piemērošanas minētajiem transportlīdzekļiem.

Padome uzskata, ka šajā noteikumā dalībvalstīm ir jāpiešķir lielāka rīcības brīvība. Lai padarītu tekstu skaidrāku, svītvoja atsauci uz pārejas laikposmu. Turklāt nosacījumu saraksts, uz kuru pamata dalībvalstis var nepiemērot maksas transportlīdzekļiem ar masu, zemāku par 12 tonnām, ir padarīts atvērts, iekļaujot formulējumu "cita starpā". Dalībvalstis var nolemt nepiemērot maksu transportlīdzekļiem, kuru masa ir no 3,5 līdz 12 tonnām, pamatojoties uz citiem apsvērumiem, nevis izmaksām saistībā ar vidi, sastrēgumiem un administratīvām izmaksām.

Eiropas Parlaments būtībā ir pieņēmis Komisijas pieeju, tomēr ir ierosinājis svītrot abus dalībvalstīm piedāvātus nosacījumus, uz kuru pamata dalībvalstis var nepiemērot maksu transportlīdzekļiem, vieglākiem par 12 tonnām, un vēlas lēmumu par pamatojumiem atlikt uz vēlāku likumdošanas procedūras posmu. Šajā sakarā Padome nespēja ņemt vērā 28. un 29. grozījumu.

iii) *Ārējo izmaksu izvēle*

Komisija sākotnējā priekšlikumā iekļāva gaisa piesārņojuma, trokšņa un sastrēgumu izraisītās izmaksas. Padome principā piekrīt, tomēr tā nolēma iekļaut tikai ārējās izmaksas, ko izraisa gaisa piesārņojums un troksnis. Ņemot vērā, ka sastrēgumi vienmēr ir saistīti ar konkrētu vietu un laiku un ka tos izraisa visi transportlīdzekļi, ne tikai smagie kravas transportlīdzekļi, Padome uzskata, ka svarīgāk ir piešķirt dalībvalstīm brīvību diferencēt autoceļu nodevas atkarībā no vietas un laika, nevis gūt papildu ienākumus, ja mērķis ir sastrēgumu samazināšana. Dalībvalstīm ir atļauts piemērot augstākas infrastruktūras lietošanas maksas visintensīvākās satiksmes stundās – visintensīvākās satiksmes laiks nedrīkstētu pārsniegt piecas stundas dienā – tā, lai infrastruktūras lietošanas maksa maksimālo vidējo svērtu infrastruktūras lietošanas maksu nekad nepārsniegtu vairāk nekā par 175 %.

Tālab Padome saistībā ar maksām par ārējām izmaksām ir svītrojusi visas atsaucis uz sastrēgumiem un to ir darījusi atbilstīgi Eiropas Parlamenta 71. un 72. grozījumam. Tomēr Padome nav ņēmusi vērā 33. grozījumu par maksu par sastrēgumiem. 43. grozījumu par nodevu dažādošanu Padome pieņēma pēc būtības.

Padomes nostājā noteikts, ka maksā par ārējām izmaksām ietvers gaisa piesārņojumu un troksni, savukārt sastrēgumus risinās alternatīvā veidā, proti, plašāk diferencējot infrastruktūras lietošanas maksas. Padome uzskata, ka infrastruktūras lietošanas maksas plašāka diferencēšana var būt efektīvs līdzeklis, lai mudinātu uzņēmējus ceļos ar intensīvu satiksmi braukt mazāk intensīvas satiksmes laikā.

iv) *Ieņēmumu iezīmēšana*

Komisijas priekšlikumā bija noteikts pienākums iezīmēt ieņēmumus, kas gūti no maksām par ārējām izmaksām un infrastruktūras lietošanas maksām. Ieņēmumus, kas gūti no maksām par ārējām izmaksām, pielietos pasākumiem, kas saistīti ar transporta nozares padarīšanu nekaitīgāku videi, proti, lai samazinātu autotransporta radīto piesārņojumu tā rašanās vietā un uzlabotu transportlīdzekļu parametrus attiecībā uz oglekļa dioksīda emisijām un to energoefektivitāti. Ieņēmumi no infrastruktūras lietošanas maksas būtu jāizmanto transporta nozarē un lai optimizētu visu transporta sistēmu.

No vienas puses, Padome nolēma svītrot atsauci uz ieņēmumu, kuri gūti no infrastruktūras lietošanas maksām, iezīmēšanu. No otras puses, tā grozīja noteikuma statusu attiecībā uz ieņēmumiem, kas gūti no maksām par ārējiem izdevumiem, un tas nu nav vairs saistošs, bet gan indikatīvs. Šie ienākumi vai tiem līdzvērtīga summa finansiālā izteiksmē dalībvalstīm būtu jāizlieto transporta nozares labā un tās ilgtspējas uzlabošanai. Turklāt Padome iekļāva indikatīvu pasākumu sarakstu, kuriem šos ieņēmumus var izmantot. Tomēr dalībvalstīm ir pilnīga rīcības brīvība, lemjot par šo līdzekļu tērēšanu.

Eiropas Parlaments ir ierosinājis grozīt formulējumu attiecībā uz to ieņēmumu iezīmēšanu, kas gūti no maksām par ārējiem izdevumiem (55. grozījums) un no infrastruktūras lietošanas maksām (56. grozījums), saglabājot noteikuma saistošo statusu. Turklāt Parlaments ir ierosinājis 15 % no visiem ieņēmumiem iezīmēt finansiālam atbalstam TEN-T projektiem (57. grozījums), kā arī ziņojumā Komisijai norādīt, kādiem mērķiem paredzēts izmantot līdzekļus, kas iegūti no maksām par ārējiem izdevumiem (45. grozījums). Padome šos grozījumus nepieņēma.

v) *Atkāpes EURO klasēm, kuru radītais piesārņojums ir mazāks*

Komisijas priekšlikumā bija iekļauta detalizēta tabula ar atšķirīgām summām eurocentos uz transportlīdzekli uz vienu kilometru katras EURO klases transportlīdzeklī.

Padome, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta 69. grozījumu, nosaka pagaidu atkāpi transportlīdzekļiem, kuru radītais piesārņojums ir mazāks – proti, EURO V un EURO VI klases transportlīdzekļiem. Šādus pagaidu atbrīvojumus aprēķina, pamatojoties uz to, kad stājas spēkā regulas par stingrākiem emisiju standartiem. Tas nozīmē, ka EURO V transportlīdzekļi ir atbrīvoti līdz 2013. gada 31. decembrim un EURO VI transportlīdzekļi – līdz 2017. gada 31. decembrim.

Atbrīvojums attiecināts uz transportlīdzekļiem, kuri rada mazāk piesārņojuma nekā EURO VI transportlīdzekļi, proti, uz hibrīda un elektriskajiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

vi) *Deleģēti akti un pielāgošana inflācijai*

Komisija ierosināja, izmantojot regulatīvo kontroles procedūru, pielāgot 0., III, IIIa un IV pielikumu, ņemot vērā zinātniski tehnisko progresu, un I un II pielikumu – ņemot vērā inflāciju.

Padome pārskatīja šos noteikumus, ievērojot izmaiņas, ko izraisījis Lisabonas līgums, un jo īpaši tā 290. pants par pilnvarojumu pieņemt vispārēji piemērojamus nelegislatīvus aktus, lai papildinātu vai grozītu dažus nebūtiskus legīslatīvu aktu elementus. Tādēļ Padome nolēma ierobežot Komisijai piešķirtās pilnvaras, attiecinot tās tikai uz 0. pielikumu, kuru Komisija var pielāgot Savienības *acquis*, un formulām IIIa pielikumā, kuras Komisija var pielāgot zinātniski tehniskajam progresam. Turklāt ir iekļauti jauni panti par deleģēšanas izpildi, deleģēšanas atsaukšanu un iebildumiem pret deleģētiem aktiem.

Lai varētu pielāgot euro izteiktās summas II un IIIb pielikumā, Padomes nostājā ir iekļauts jauns pants par summu pielāgošanu atbilstīgi inflācijai. Minētajā pantā ir noteikta šo summu pārskatīšana reizi divos gados, sākot ar 1. janvāri otrajā gadā, kurš seko pēc direktīvas spēkā stāšanās dienas.

Padomes nostājā ir iekļauts arī jauns noteikums, kurā paredzēts, ka Padome un Eiropas Parlaments vienu gadu pēc atbilstīgu regulu pieņemšanas ar parasto likumdošanas procedūru noteiks IIIb pielikumā iekļautās maksimāli pieļaujamās summas stingrākiem emisijas standartiem.

3. Citi politikas jautājumi

Padome apstiprina, ka izmanto transporta juridisko pamatu, proti, Līguma par Eiropas Savienības darbību 19. panta 1. punktu.

Padome nolēmj precizēt noteikumu par lietojuma maksu noteikšanu atkarībā no infrastruktūras izmantošanas ilguma. Padome nolēma, ka mēneša likme var būt ne lielāka par 10 % no gada likmes, nedēļas likme – ne lielāka par 5 % no gada likmes un dienas likme – ne lielāka par 2 % no gada likmes. Tādējādi Padome ir pārņēmusi Eiropas Parlamenta 73. grozījumu.

Padome nolēma, ka maksas par ārējām izmaksām noteikšana būs katras dalībvalsts atbildībā. Komisija bija ierosinājusi, lai to noteiktu dalībvalsts izraudzīta iestāde. Tika pieņemts Eiropas Parlamenta 36. grozījums.

4. Citi Eiropas Parlamenta pieņemti grozījumi

Citi grozījumi pantos, kas nav iekļauti Padomes nostājā, ir šādi:

- “infrastruktūras lietošanas maksas” definīcija un vairāku dalībvalstu kopīgu projektu iekļaušana (24. grozījums),
- svītrotā iespēja dalībvalstīm piemērot minētajā dalībvalstī reģistrētajiem transportlīdzekļiem tikai gada likmes (31. grozījums),
- iespēja lietotājiem, kuriem transportlīdzeklī nebija vajadzīgo dokumentu, atgūt starpību, kas pārmaksāta tā rezultātā (42. grozījums),
- aicinājums Eiropas Komisijai darīt pieejamus Eiropas Parlamentam atzinumus, vai dalībvalstis ir izpildījušas prasības attiecībā uz infrastruktūras lietošanas maksas aprēķināšanu (44. grozījums),
- turpmāki Komisijas lēmumi pieprasīt dalībvalstīm koriģēt ierosināto maksu par ārējām izmaksām (47. grozījums),
- dalībvalstu sadarbība, lai nodrošinātu savstarpēji izmantojamu elektronisku sistēmu izstrādi (51. grozījums),
- vajadzība sekmēt efektīvu un savstarpēji izmantojamu Eiropas ceļa nodevas iekasēšanas sistēmu (53. grozījums),
- aicinājums Komisijai uzraudzīt ar laiku saistītu lietošanas maksas sistēmu pakāpenisku pārtraukšanu (61. grozījums),
- apsvērumi (1. līdz 8. grozījums, 10., 11., 14. līdz 24. grozījums).

III. SECINĀJUMS

Izstrādājot nostāju, Padome ir pilnībā ņēmusi vērā Komisijas priekšlikumu un Eiropas Parlamenta atzinumu pirmajā lasījumā. Attiecībā uz Eiropas Parlamenta ierosinātajiem grozījumiem Padome uzskata, ka daži grozījumi – būtībā, daļēji vai pilnībā – jau ir iekļauti tās nostājā.

Abonementa cenas 2011. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 100 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, papīra formātā + DVD, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 770 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, DVD, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 400 gadā
ES Oficiālā Vēstneša pielikums (S sērija) – Publiskā iepirkuma līgumu konkursi, DVD, viens izdevums nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 300 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, C sērija – Konkursi	valodā(-ās) saskaņā ar konkursu(-iem)	EUR 50 gadā

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša, kas iznāk oficiālajās Eiropas Savienības valodās, abonements ir pieejams 22 valodās. Tajā ir L sērija ("Tiesību akti") un C sērija ("Paziņojumi un informācija").

Katrai valodas versijai nepieciešams atsevišķs abonements.

Saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 920/2005, kas publicēta 2005. gada 18. jūnijā *Oficiālajā Vēstnesī* L 156, Eiropas Savienības iestādes uz zināmu laiku nesaista pienākums visus tiesību aktus sagatavot īru valodā un tos publicēt šajā valodā. Tādēļ *Oficiālā Vēstneša* izdevumus īru valodā var iegādāties atsevišķi.

Oficiālā Vēstneša pielikumu (S sērija – "Publiskā iepirkuma līgumu konkursi") var abonēt 23 oficiālo valodu versijās vienā daudzvalodu DVD formātā.

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša abonentiem ir tiesības saņemt dažādus *Oficiālā Vēstneša* pielikumus bez papildu samaksas. Abonentus informē par pielikumiem ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iekļautiem paziņojumiem lasītājiem.

Pārdošana un abonementi

Dažādus maksas periodiskos izdevumus, tādus kā *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*, var abonēt pie mūsu komerciālajiem izplatītājiem. To saraksts ir pieejams šādā tīmekļa vietnē:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_lv.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) piedāvā tiešu bezmaksas piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem. Šajā vietnē iespējams iepazīties ar *Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi*, un tajā ir iekļauti arī līgumi, tiesību akti, tiesu prakse un sagatavošanā esošie tiesību akti.

Lai uzzinātu vairāk par Eiropas Savienību, skatīt: <http://europa.eu>



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV