I

*(Informācija)*

# PADOME

## KOPĒJĀ NOSTĀJA (EK) Nr. 33/2005

**2005. gada 6. septembra,**

**ar mērķi pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes … Direktīvu 2005/…/EK, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem**

(2005/C 275 E/01)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem [1], un jo īpaši tās 7. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu [2],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu [3],

saskaņā ar kārtību, kas noteikta Līguma 251. pantā [4],

tā kā:

(1) Konkurences traucējumu novēršana transporta uzņēmumu vidū dalībvalstīs, atbilstīga iekšējā tirgus darbība un uzlabota konkurētspēja ir atkarīga no taisnīgiem mehānismiem, kas izveidoti, lai iekasētu no pārvadātājiem maksu par infrastruktūras lietošanu. Noteikts saskaņošanas līmenis jau ir sasniegts ar Direktīvu 1999/62/EK.

(2) Taisnīgāka sistēma maksas iekasēšanai par autoceļu infrastruktūras lietošanu ir būtiska, lai veicinātu ilgtspējīgu transportu Kopienā. Mērķi, kas attiecas uz esošo autoceļu tīklu optimālu lietošanu un būtisku to negatīvās ietekmes samazināšanu, vajadzētu sasniegt, neuzliekot papildu apgrūtinājumu operatoriem stabilas ekonomiskās izaugsmes un iekšējā tirgus pareizas darbības interesēs.

(3) Komisija paziņoja savu nodomu ierosināt direktīvu par maksas iekasēšanu par autoceļu infrastruktūras lietošanu Baltajā grāmatā "Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks lemt". Eiropas Parlaments apstiprināja nepieciešamību iekasēt maksu par autoceļu infrastruktūras lietošanu, kad tas pieņēma ziņojumu par Baltās grāmatas secinājumiem 2003. gada 12. februārī. Pēc Gēteborgas Eiropadomes 2001. gada 15. jūnijā, kur īpaša uzmanība tika pievērsta jautājumam par ilgtspējīgu transportu, Kopenhāgenas Eiropadome 2002. gada 12. un 13. decembrī un Briseles Eiropadome 2003. gada 20. un 21.martā arī pauda gandarījumu par Komisijas nodomu iesniegt jaunu "*Eurovignette*" direktīvu.

(4) Nosakot autoceļu nodevas, Direktīvā 1999/62/EK ņem vērā infrastruktūras būvniecības, darbības, uzturēšanas un attīstības izmaksas. Ir nepieciešams īpašs noteikums, lai nodrošinātu skaidrību attiecībā uz būvniecības izmaksām, ko var ņemt vērā.

---

([1]) OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

([2]) OV C 241, 28.9.2004., 58. lpp.

([3]) OV C 109, 30.4.2004., 14. lpp.

([4]) Eiropas Parlamenta 2004. gada 20. aprīļa atzinums (OV C 104 E, 30.4.2004., 372. lpp.) un Padomes 2005. gada 6. septembra Kopējā nostāja un Eiropas Parlamenta … Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

(5) Starptautiskie autotransporta pārvadājumi koncentrējas Eiropas autoceļu transporta tīklā. Turklāt pareiza iekšējā tirgus darbība ir būtiska komercpārvadājumiem. Tādēļ Kopienas noteikumi jāpiemēro komercpārvadājumiem Eiropas autoceļu tīklā, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā Nr. 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai ([1]). Saskaņā ar subsidiaritātes principu dalībvalstis var piemērot autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksu uz tiem autoceļiem, kas nav Eiropas autoceļu tīklā, saskaņā ar Līgumu.

(6) Ieviešot autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmas, izmaksu efektivitātes nolūkā piekļuves ierobežojumi, kas paredzēti autoceļu nodevas iekasēšanas kontrolei, var nebūt attiecināti uz visu infrastruktūru, attiecībā uz kuru noteikta autoceļu nodeva. Dalībvalstis var īstenot šo direktīvu, piemērojot autoceļu nodevu iekasēšanu tikai kādā noteiktā tādas infrastruktūras punktā, uz ko attiecas autoceļu nodeva.

(7) Autoceļu nodevu pamatā vajadzētu būt infrastruktūras izmaksu segšanas principam. Gadījumos, kad šādas infrastruktūras līdzfinansē no Eiropas Savienības vispārējā budžeta, ieguldījums no Kopienas līdzekļiem nebūtu atgūstams, izmantojot autoceļu nodevas, ja vien nav paredzēti īpaši noteikumi attiecīgajos Kopienas instrumentos, kuros, nosakot Kopienas līdzfinansējuma summu, ņem vērā nākotnes autoceļu nodevu ieņēmumus.

(8) Lietotāja spēja pieņemt lēmumus, kas ietekmēs autoceļu nodevu nastu, izvēloties vismazāk dabu piesārņojošus transportlīdzekļus un mazāk pārslogotus laikposmus vai maršrutus, ir svarīga maksas iekasēšanas sistēmas sastāvdaļa. Dalībvalstīm tādēļ vajadzētu spēt variēt autoceļu nodevas saskaņā ar transportlīdzekļa emisijas kategoriju ("EURO" klasifikācija) un tā radīto kaitējuma apmērus autoceļiem, kā arī atkarībā no vietas, sastrēgumu laika un apmēra. Šādai autoceļu nodevu variēšanai vajadzētu būt samērīgai ar attiecīgo mērķi.

(9) Attiecībā uz tiem autoceļu infrastruktūras lietošanas komerciālo cenu veidošanas aspektiem, uz kuriem neattiecas šī direktīva, būtu jāievēro Līguma noteikumi.

(10) Šī direktīva neierobežo brīvību dalībvalstīm, kas ievieš autoceļu nodevu un/vai infrastruktūras lietošanas maksas sistēmu, noteikt attiecīgu kompensāciju par šīm maksām, neskarot Līguma 87. un 88. pantu. Šādai kompensācijai nevajadzētu radīt konkurences traucējumus iekšējā tirgū, un attiecībā uz to vajadzētu ņemt vērā attiecīgos Kopienas tiesību aktus, jo īpaši minimālās transportlīdzekļu nodokļu likmes, kas norādītas Direktīvas 1999/62/EK I pielikumā un Padomes Direktīvā 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris), kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai ([2]).

(11) Ja dalībvalstis iekasē autoceļu nodevas vai lietošanas maksas par Eiropas autoceļu tīklā iekļauto autoceļu lietošanu, autoceļiem, par kuru lietošanu uzliek maksas, vajadzētu piešķirt attiecīgu prioritāti dalībvalstu uzturēšanas darbu grafikos.

(12) Īpaša uzmanība būtu jāvelta kalnu reģioniem, piemēram, Alpiem un Pirenejiem. Lielu jaunu infrastruktūras projektu sākšana bieži nav izdevusies, jo nav bijuši pieejami projektiem nepieciešamie ievērojamie finanšu līdzekļi. Šādos reģionos autoceļu lietotājiem tādēļ, iespējams, ir jāmaksā papildu maksa, lai finansētu nozīmīgus projektus, kuriem ir ļoti augsta Eiropas vērtība, tostarp tos, kas ietver citus transporta veidus tajā pašā koridorā. Šai summai vajadzētu būt saistītai ar projekta finanšu vajadzībām. Tai vajadzētu būt arī saistītai ar autoceļu nodevu pamatlīmeni, lai izvairītos no mākslīgi augstas autoceļu lietošanas maksas jebkurā koridorā, kas varētu izraisīt satiksmes novirzīšanos uz citiem koridoriem, tādējādi radot vietējas sastrēguma problēmas un neefektīvu autoceļu tīklu lietošanu.

(13) Maksai vajadzētu būt nediskriminējošai, un tās iekasēšanai nebūtu jāietver pārmērīgas formalitātes vai jārada šķēršļi uz iekšējām robežām. Tādēļ vajadzētu veikt attiecīgus pasākumus, lai neregulāriem autoceļu lietotājiem atvieglotu maksājumu veikšanu, jo īpaši, ja autoceļu nodevas un/vai autoceļu lietošanas maksa tiek iekasēta vienīgi ar tādas sistēmas palīdzību, kurā jāizmanto elektroniskā maksājumu ierīce (transportlīdzeklī iebūvēta vienība).

(14) Lai nodrošinātu vienotu, saskaņotu infrastruktūras maksas iekasēšanas sistēmas piemērošanu, jauniem autoceļu nodevu iekasēšanas pasākumiem izmaksas vajadzētu aprēķināt saskaņā ar pamatprincipu kopumu vai nosakot tādu līmeni, kas nepārsniedz to, kāds varētu rasties šo principu piemērošanas rezultātā. Šīs prasības nevajadzētu piemērot pašreizējiem pasākumiem, ja vien nākotnē tie netiek būtiski grozīti. Šādi būtiski grozījumi ietvertu jebkādas būtiskas izmaiņas sākotnējās autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmas noteikumos, izdarot izmaiņas līgumā ar autoceļu nodevu iekasēšanas operatoru, bet

([1]) OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp. Lēmumā jaunākie grozījumi izdarīti ar Lēmumu Nr. 884/2004/EK (OV L 167, 30.4.2004., 1. lpp.).

([2]) OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/75/EK (OV L 157, 30.4.2004., 100. lpp.).

neietverot izmaiņas, kas paredzētas sākotnējā shēmā. Gadījumā, ja noslēgts koncesijas līgums, būtiski grozījumi var tikt piemēroti pēc publiskā iepirkuma procedūras. Lai sasniegtu pārskatāmību, neradot šķēršļus tirgus ekonomikas darbībai un partnerattiecībām starp valsts un privāto sektoru, dalībvalstīm arī būtu jāpaziņo Komisijai, lai pēdējā varētu sniegt savu atzinumu, par ierīces vērtību un citiem parametriem, ko tie iecerējuši piemērot, lai aprēķinātu dažādus lietošanas maksu izmaksu elementus, vai koncesijas līguma gadījumā, attiecīgo līgumu un vispārējo gadījumu. Komisijas atzinumi, ko tā pieņēmusi pirms jauno autoceļu nodevu iekasēšanas pasākumu ieviešanas dalībvalstīs, pilnībā neskar Līgumā paredzēto Komisijas pienākumu nodrošināt Kopienas tiesību aktu piemērošanu.

(15) Vēl aizvien ir nepieciešams tehnisks progress, lai pilnveidotu autoceļu infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšanas sistēmu. Būtu vajadzīga procedūra, kas ļautu Komisijai pēc apspriešanās ar dalībvalstīm pielāgot Direktīvas 1992/62/EK prasības tehniskajam progresam.

(16) Pasākumi, kuri vajadzīgi, lai īstenotu šo direktīvu, būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ([1]).

(17) Ņemot vērā to, ka šīs darbības mērķis, proti, saskaņot nosacījumus, ko piemēro autoceļu nodevām un autoceļu lietotāju maksai par autoceļu infrastruktūras lietošanu, dalībvalstis nevar apmierinoši sasniegt, darbojoties atsevišķi un tādējādi, Eiropas dimensijas iemesla dēļ un lai sargātu iekšējo transporta tirgu, to var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā paredzēto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar šo proporcionalitātes principu, kas noteikts minētajā pantā, šī direktīva nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šo mērķu sasniegšanai.

(18) Direktīva 1999/62/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

*1. pants*

Direktīvu 1999/62/EK ar šo groza šādi.

1. 2. pantu groza šādi:

a) punktu aizstāj ar šādu tekstu:

"a) "Eiropas autoceļu tīkls" ir Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai I pielikuma 2. pantā definēto autoceļu tīkls (*) kā norādīts kartēs. Kartes attiecas uz atbilstīgajām sadaļām, kas minētas šā Lēmuma operatīvajā daļā un/vai šā lēmuma II pielikumā;"

b) tiek iekļauti šādi punkti:

"aa) "būvniecības izmaksas" ir izmaksas, kas saistītas ar būvniecību, tostarp, vajadzības gadījumā, finansēšanas izmaksas:

— jaunai infrastruktūrai vai jaunas infrastruktūras uzlabojumiem (tostarp būtiskiem rekonstrukcijas darbiem) vai

— infrastruktūrai vai infrastruktūras uzlabojumiem (tostarp būtiskiem rekonstrukcijas darbiem), kas pabeigti ne vēlāk kā 30 gadus pirms... (*), ja nodevu iekasēšanas kārtība jau ir ieviesta līdz... (*) vai nostabilizēta ne senāk kā 30 gadus pirms jebkādas jaunas nodevu iekasēšanas kārtības izveidošanas, kas ieviesta pēc... (*); izmaksas saistībā ar infrastruktūru vai infrastruktūras uzlabojumiem, kas pabeigti pirms šā termiņa, tāpat var tikt uzskatītas par būvniecības izmaksām, ja:

i) dalībvalstī ir izveidota nodevu iekasēšanas sistēma, kas paredz šo izmaksu atgūšanu, izmantojot ar nodevu iekasēšanas sistēmas īpašnieku noslēgtu līgumu vai citus līdzvērtīgus tiesību aktus, kas stājās spēkā pirms... (*), vai

ii) dalībvalsts var pierādīt, ka attiecīgās infrastruktūras celtniecība bija atkarīga no tā, vai tās tehniskais kalpošanas laiks pārsniedz 30 gadus.

([1]) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

(*) OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp. Lēmumā jaunākie grozījumi izdarīti ar Lēmumu Nr. 884/2004/EK (OV L 167, 30.4.2004., 1. lpp.);

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

Jebkurā gadījumā vērā ņemamā būvniecības izmaksu daļa nevar pārsniegt esošās tehniskās kalpošanas laika daļu infrastruktūras sastāvdaļām, kuras vēl ir lietošanā... (*) vai dienā, kad tiek ieviesta jauna nodevu iekasēšanas kārtība, ja šī diena ir vēlāk.

Infrastruktūras izmaksas vai infrastruktūras uzlabojumu izmaksas var ietvert jebkādus īpašus izdevumus saistība ar infrastruktūru, kas paredzēti, lai samazinātu traucējumus, ko izraisa troksnis, vai lai uzlabotu satiksmes drošību, kā arī faktiskus maksājumus, ko veic infrastruktūras īpašnieks un kas atbilst vides jomā izvirzītiem mērķiem, piemēram, aizsardzība pret augsnes piesārņošanu;

ab) "finansēšanas izmaksas" ir procenti par aizņēmumiem un/vai ieņēmumi no akcionāru pašu kapitāla;

ac) "būtiski rekonstrukcijas darbi" ir rekonstrukcijas darbi, izņemot tādus remontdarbus, kas autoceļu lietotājiem pašreiz vairs nedod nekāda veida labumu, piemēram, gadījumos, kad remontdarbus aizstāj ar autoceļa seguma atjaunošanu vai cita veida būvniecības darbiem;";

c) b) punktu aizstāj ar šo:

"b) "autoceļu nodeva" ir noteikta summa, kas maksājama par transportlīdzekli, kas pārvietojas noteiktu attālumu, izmantojot 7. panta 1. punktā minētās infrastruktūras; šo apmēru nosaka pēc nobrauktā attāluma un transportlīdzekļa veida;";

d) tiek iekļauts šāds punkts:

"ba) "vidējā svērtā autoceļu nodeva" ir kopējie ienākumi, kas iegūti no autoceļu nodevām noteiktā laikposmā, tos dalot ar kilometru skaitu, ko transportlīdzekļi nobraukuši noteiktā autoceļu tīklā, uz kuru attiecās autoceļu nodevas iekasēšana šajā laikposmā, gan ienākumus, gan transportlīdzekļu nobrauktos kilometrus aprēķinot transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecās autoceļu nodeva;";

e) c), d), e) un f) punktu aizstāj ar šādu tekstu:

"c) "lietošanas maksa" ir noteikta apmēra maksājums, kas transportlīdzeklim dod tiesības konkrētu laikposmu izmantot 7. panta 1. punktā minētās infrastruktūras;

d) "transportlīdzeklis" ir mehānisks transportlīdzeklis vai sakabināti transportlīdzekļi, kas paredzēti vai tiek izmantoti tikai preču autopārvadājumiem, un kura maksimāli pieļaujamā pilnā masa pārsniedz 3,5 tonnas;

e) "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "EEV" kategorijas transportlīdzeklis ir transportlīdzeklis, kuri atbilst emisijas standartiem, kas izklāstīti 0 pielikumā;

f) "transportlīdzekļa veids" ir transportlīdzekļa iedalījums kategorijā pēc tā asu skaita, izmēriem vai svara, vai cita veida transportlīdzekļa klasifikācijas faktoriem, kas atspoguļo autoceļa bojājumus, piemēram, uz autoceļa iegūtu bojājumu klasifikācijas sistēma, kas izklāstīta IV pielikumā, ja izmantotās klasifikācijas sistēmas pamatā ir transportlīdzekļa raksturojums, kas norādīts vai nu visās dalībvalstīs lietotajos transportlīdzekļa dokumentos, vai ir acīmredzams;";

f) pievieno šādus punktus:

"g) koncesijas līgums ir "būvdarbu valsts koncesijas līgums" vai "pakalpojumu koncesijas līgums", kā tas noteikts 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 (*) 1. pantā;

h) "Koncesijas nodeva" ir nodeva, ko, pamatojoties uz koncesijas līgumu, iekasē koncesionārs."

2. 7. pantu groza šādi:

a) 1., 2., 3. un 4. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

"1. Dalībvalstis var saglabāt vai ieviest nodevas un/vai lietošanas maksas attiecībā uz Eiropas autoceļu tīklu vai šī tīkla daļām, vienīgi saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti no 2. līdz 12. punktam. Tas neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Līgumu piemērot nodevas un/vai lietošanas maksu uz autoceļiem, kas nav iekļauti Eiropas autoceļu tīklā vai attiecībā uz cita veida mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas neietilpst "transportlīdzekļu" definīcijā Eiropas autoceļu tīklā.

2. Dalībvalsts var saglabāt vai ieviest nodevas un/vai lietošanas maksas, kas piemērojamas tikai tādiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā masa ar kravu nav mazāka par 12 tonnām. Ja dalībvalsts izvēlas piemērot nodevas un/vai lietošanas maksu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka par šo noteikto masu, tad tiek piemēroti šīs direktīvas noteikumi.

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

(*) OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1874/2004 (OV L 326, 29.10.2004., 17. lpp.).

3. Jebkurai noteiktai transportlīdzekļu kategorijai par viena un tā paša autoceļa posma lietošanu nedrīkst vienlaikus noteikt gan autoceļu nodevu, gan lietošanas maksu. Tomēr dalībvalstis var noteikt autoceļu nodevas autoceļu tīklos, kur iekasē lietošanas maksu par tiltu, tuneļu un kalnu pāreju lietošanu.

4. Autoceļu nodevas un lietošanas maksa nedrīkst būt tieši vai netieši diskriminējoša attiecībā uz pārvadātāja valstspiederību, pārvadātāja uzņēmuma vai transportlīdzekļa reģistrācijas valsti vai atrašanās vietu, vai attiecība uz transportlīdzekļa izcelsmi vai pārvadājuma galapunktu.";

b) iekļauj šādus punktus:

"4.a Dalībvalstis var noteikt samazinātas nodevu likmes vai lietošanas maksas, kā arī paredzēt atbrīvojumu no pienākuma maksāt nodevas vai lietošanas maksu transportlīdzekļiem, kas ir atbrīvoti no prasības uzstādīt reģistrācijas kontrolierīces saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (*), kā arī gadījumos, kas paredzēti šīs direktīvas 6. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā.

4.b Tā kā maksas struktūras, kas ietver atlaides vai autoceļu nodevu samazināšanu regulārajiem lietotājiem, var radīt administratīvo izmaksu faktiskos ietaupījumus infrastruktūru operatoram, dalībvalstis var paredzēt šādas atlaides vai autoceļu nodevu samazinājumus ar nosacījumu, ka:

— ir izpildīti 10. punkta a) apakšpunktā izklāstītie nosacījumi;

— ir ievērots Līgums, jo īpaši tā 12., 49., 86. un 87. pants;

— netiek radīti konkurences traucējumi iekšējā tirgū;

— rezultātā maksas struktūra ir lineāra, proporcionāla un pieejama visiem lietotājiem ar vienādiem nosacījumiem, un tā nerada papildu izmaksas, kas pāriet citiem lietotājiem augstāku autoceļa nodevu veidā.

Šādas atlaides vai samazinājumi nekādā gadījumā nepārsniedz 13 % no autoceļu nodevas, ko nosaka līdzvērtīgiem transportlīdzekļiem, kas nav tiesīgi saņemt atlaides vai nodevu samazinājumus.

4.c Visas atlaižu un nodevu samazinājumu shēmas nosūta Komisijai, kura pārbauda atbilstību noteikumiem, kas izklāstīti 4.a un 4.b punktā, un apstiprina tās saskaņā ar 9.c panta 2. punktā noteikto procedūru.".

(*) OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 432/2004 (OV L 71, 10.3.2004., 3. lpp.).

c) 6. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

"6. Pasākumi nodevu un/vai lietošanas maksu iekasēšanai nenostāda autoceļu tīklu neregulārus lietotājus neizdevīgā situācijā ne finansiāli, ne kādā citā ziņā. Jo īpaši, ja dalībvalsts iekasē nodevas un/vai lietošanas maksu vienīgi izmantojot sistēmu, kuras lietošanai nepieciešama transportlīdzeklī iebūvēta vienība, tā dara pieejamas atbilstīgas transportlīdzeklī iebūvētas vienības, ievērojot pamatotus administratīvus un ekonomiskus pasākumus.";

d) 7. punkta otrā un trešā daļa ir svītrota.

e) 9. un 10. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

"9. Autoceļu nodevu pamatā ir vienīgi infrastruktūras izmaksu segšanas princips.. Konkrēti, nosakot vidējo svērto autoceļu nodevu, ņem vērā attiecīgās infrastruktūras tīkla būvniecības izmaksas un izmaksas, kas saistītas ar attiecīgās infrastruktūras tīkla pārvaldīšanu, uzturēšanu un attīstību. Vidējā svērtā autoceļu nodeva var ietvert arī ienākumus saistībā ar peļņas normu, pamatojoties uz tirgus apstākļiem.

10. a) neskarot 9. punktā minēto vidējo svērto autoceļu nodevu, dalībvalstis var mainīt autoceļu nodevu likmes tādā nolūkā, lai apkarotu kaitējumu videi, risinātu sastrēgumu problēmas, samazinātu infrastruktūras bojājumus, uzlabotu attiecīgās infrastruktūras lietošanu vai palielinātu satiksmes drošību, ar nosacījumu, ka šādas atšķirības:

— ir samērojamas ar izvirzīto mērķi;

— ir pārskatāmas un nav diskriminējošas attiecībā uz pārvadātāja valstspiederību, pārvadātāja uzņēmuma vai transportlīdzekļa reģistrācijas valsti vai atrašanās vietu, vai attiecība uz transportlīdzekļa izcelsmi vai pārvadājuma galamērķi;

— nav izveidotas, lai radītu papildu ienākumus no nodevu iekasēšanas, un jebkāds neparedzētu ienākumu pieaugums, (kas noved pie tā, ka vidējās svērtās nodevas neatbilst 9. pantā minētajam) līdzsvaro, mainot variēšanas struktūru, kas jāizpilda divu gadu laikā pēc tā saimnieciskā gada beigām, kura laikā uzkrāti papildus ienākumi;

— ievēro b) apakšpunktā noteikto maksimālo elastības slieksni.

b) ievērojot a) apakšpunkta nosacījumus, nodevu likmes var tikt mainītas saskaņā ar:

— EURO emisijas klasi, kas noteikta 0 Pielikumā, paredzot, ka nodevas apmērs nepārsniedz vairāk kā 100 % tās nodevas apmēru, ko nosaka līdzvērtīgiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst stingrākiem emisijas standartiem, un/vai

— dienas laiku, dienu vai gadalaiku, paredzot, ka:

i) nodeva nav lielāka kā 100 % no nodevas, kas iekasēta tādā dienas laikā, dienā vai gadalaikā, kad nodeva ir viszemākā; vai

ii) ja laikposmā, kurā ir viszemākā nodeva, nodevas likme ir nulle, piemaksa par t, dienas laiku vai gadalaiku, kurā nodeva ir visaugstākā, nevar būt vairāk kā 50 % no tās nodevas likmes, kas būtu piemērojama attiecīgajam transportlīdzeklim.

c) Ievērojot a) apakšpunkta nosacījumus, izņēmuma gadījumos saistībā ar īpašiem projektiem svarīgās Eiropas interesēs, nodevu likmēm var piemērot citas variēšanas formas, lai stiprinātu šo projektu komerciālo dzīvotspēju, gadījumos, kad tie tiek pakļauti tiešai konkurencei ar cita veida transportlīdzekļiem. Rezultātā maksas struktūra ir lineāra, samērīga, paziņota atklātībā, pieejama visiem lietotājiem, tiem nosakot vienādus nosacījumus, un tā ar augstākām nodevām nerada papildu izmaksas citiem lietotajiem. Komisija pārbauda, vai tiek ievēroti šā punkta nosacījumi, pirms tā ievieš attiecīgo maksas struktūru.";

f) tiek pievienoti šādi punkti:

"11. Izņēmuma gadījumos attiecībā uz infrastruktūru kalnu reģionos un pēc paziņošanas Komisijai var pievienot uzcenojumu konkrētos autoceļu posmos:

a) kas pakļauti lieliem sastrēgumiem, kuri ietekmē transportlīdzekļu brīvu kustību, vai

b) kurus lietojot, transportlīdzekļi rada būtisku kaitējumu videi,

ar nosacījumu, ka:

— ienākumus, kas iegūti no uzcenojuma, iegulda Eiropas interešu prioritāros projektos, kas norādīti III pielikumā Lēmumam Nr. 884/2004/EK, kas sniedz tiešu ieguldījumu attiecīgās sastrēgumu problēmas vai videi nodarītā kaitējuma izskaušanā, un atrodas vienā koridorā ar autoceļu posmu, kurā noteikts uzcenojums;

— uzcenojums, ko piemēro nodevām, kuru apmērs tiek variēts saskaņā ar 10. punktu, nepārsniedz 15 % no vidējās svērtās nodevas apmēra, kas aprēķināts saskaņā ar 9. punktu, izņemot gadījumus, kad iegūtie ienākumi ir ieguldīti pārrobežu autoceļu posmos, kas ir Eiropas interešu prioritāri projekti, tostarp infrastruktūrās kalnu reģionos, un šajā gadījumā uzcenojums nedrīkst pārsniegt 25 %;

— uzcenojuma piemērošana nerada nevienlīdzīgu attieksmi pret transportlīdzekļiem, kas veic komerciālus pārvadājumus, salīdzinot ar citiem autoceļa lietotājiem;

— finanšu plānu infrastruktūrai, kurai piemēro uzcenojumu, un izmaksu un ieguvumu analīzi attiecība uz jaunas infrastruktūras projektu iesniedz Komisijai pirms uzcenojuma piemērošanas;

— laikposms, kurā uzcenojums ir jāpiemēro, ir iepriekš noteikts un ierobežots, tas saskan ar finanšu plānā un izmaksu un ieguvumu analīzē noteikto sagaidāmās peļņas apmēru.

Par šā noteikuma piemērošanu attiecībā uz jaunas infrastruktūras projektu vienojas ar iesaistītajām dalībvalstīm.

Kad Komisija saņem finanšu plānu no dalībvalsts, kas plāno piemērot uzcenojumu, tā šo informāciju dara zināmu 9.c panta 1. punktā minētajiem Komitejas locekļiem. Ja Komisija uzskata, ka plānotais uzcenojums neatbilst šajā punktā izklāstītajiem nosacījumiem vai ka plānotajam uzcenojumam būs būtiska negatīva ietekme uz perifēru reģionu ekonomiku, tā var noraidīt plānu vai lūgt izdarīt izmaiņas attiecīgās dalībvalsts iesniegtajā plānā attiecībā uz maksājumiem saskaņā ar 9.c panta 2. punktā izklāstīto procedūru.

12. Ja vadītājs pārbaudes gadījumā nevar uzrādīt transportlīdzekļa dokumentus, kas nepieciešami 10. punkta b) apakšpunkta pirmajā ievilkumā norādītās informācijas un transportlīdzekļa veida noskaidrošanai, dalībvalstis transportlīdzeklim var piemērot augstāko iekasējamās nodevas likmi.".

3. Iekļauj šādu 7.a pantu:

"*7.a pants*

1. Nosakot vidējās svērtās nodevu likmes, ko iekasē no attiecīgās infrastruktūras tīkla vai no konkrēti noteiktas šā tīkla daļas, dalībvalstis ņem vērā 7. panta 9. punktā noteiktās dažādās izmaksas. Izmaksas, kas tiek ņemtas vērā, attiecas uz tīklu vai tā daļu, kurā nodevas tiek iekasētas, kā arī uz transportlīdzekļiem, kuriem piemērojama nodeva. Dalībvalstis var izvēlēties neatgūt šīs izmaksas no nodevu ienākumiem vai atgūt vienīgi procentuālu daļu no izmaksām.

2. Nodevas nosaka saskaņā ar šīs direktīvas 7. pantu un šā panta 1. punktu.

3. Attiecībā uz jaunu nodevu iekasēšanas kārtību, kas neietver koncesijas nodevas, kuras dalībvalstis ieviesušas pēc... (*), dalībvalstis aprēķina izmaksas, balstoties uz pamata aprēķinu metodikas principiem, kas izklāstīti III pielikumā.

Attiecība uz jaunām koncesijas nodevām, kas ieviestas pēc... (*), maksimālā nodevu likme ir līdzvērtīga vai nepārsniedz līmeni, ko nosaka, aprēķinot izmaksas, izmantojot metodoloģiju, kas balstās uz III pielikumā noteiktajiem aprēķinu pamatprincipiem. Šo līdzvērtību pārbauda, pamatojoties uz pietiekami ilgu pārskata periodu, kas atbilst koncesijas līguma saturam.

Uz nodevu maksāšanas pasākumiem, kas jau ir ieviesti... (*) vai pasākumiem, attiecībā uz kuriem ir saņemti piedāvājumi vai atbilde uz uzaicinājumiem risināt sarunas saskaņā ar sarunu procedūru, un kuri ir bijusi izsludināti saskaņā ar valsts iepirkuma procesu pirms... (*), neattiecas šajā punktā izklāstītie pienākumi, tik ilgi, kamēr esošie pasākumi ir spēkā un ar noteikumu, ka tie vēlāk netiks būtiski grozīti.

4. Dalībvalstis vismaz četrus mēnešus pirms jauno nodevu iekasēšanas kārtības ieviešanas paziņo Komisijai:

a) attiecībā uz nodevu iekasēšanas kārtību, kas nav tā, kura ietver koncesijas nodevas:

— vienību vērtības vai citus parametrus, ko tās izmanto dažādo izmaksu elementu aprēķināšanai, un

— skaidru informāciju par transportlīdzekļiem, kas ietilpst to nodevu iekasēšanas režīmā, un par tīkla vai tā daļas aptverto ģeogrāfisko platību, ko izmanto katrai atsevišķai izmaksu aprēķināšanai, kā arī izmaksu procentuālo daļu, ko tās vēlas atgūt;

b) attiecībā uz nodevu iekasēšanas kārtību, kas ietver koncesiju nodevas:

— koncesiju līgumus vai būtiskas izmaiņas tajos;

— vispārējo gadījumu, uz kuru pamatojas koncesijas devēja paziņojums, kā izklāstīts VII B pielikumā Direktīvai 2004/18/EK; vispārējais gadījums ietver paredzētās izmaksas saskaņā ar 7. panta 9. punktu attiecībā uz koncesiju, paredzamo satiksmes plūsmu, kas sadalīta pa transportlīdzekļu veidiem, paredzētās nodevu likmes, kā arī ģeogrāfisko platību, ko aptver tīkls, uz kuru attiecas koncesijas līgums.

5. Gadījumos, uz ko attiecas 3. punktā minētās saistības, Komisija četru mēnešu laikā no informācijas saņemšanas brīža saskaņā ar 4. punktu dod atzinumu par to, vai šīs saistības ir izpildītas.

Komisijas atzinumi ir pieejami Komitejai, kas minēta 9.c panta 1. punktā.

6. Ja dalībvalstis vēlas piemērot 7. panta 11. punkta noteikumus attiecībā uz nodevu iekasēšanas kārtību, kas ieviesta līdz... (*), attiecīgā dalībvalsts iesniedz informāciju, kas pierāda, ka vidējā svērtā nodeva, ko piemēro attiecībā uz minēto infrastruktūru, atbilst 2. panta aa) punktam, 7. panta 9. punktam un 7. panta 10. punktam.".

4. 8. panta 2. punkta b) apakšpunktu aizvieto ar šādu tekstu:

"b) vienotās lietošanas maksas samaksa ļauj izmantot sadarbībā iesaistījušos dalībvalstu autoceļu tīklu saskaņā ar 7. panta 1. punktu;"

5. Iekļauj šādu pantu:

"*8.a pants*

Katra dalībvalsts pārrauga autoceļa nodevu un/vai lietošanas maksu sistēmu, nodrošinot, ka tā darbojas pārskatāmā un nediskriminējošā veidā."

6. 9. pantu groza šādi:

a) 1. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

"d) apdrošināšanas nodokļus."

b) 2. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

"2. Ievērojot subsidiaritātes principu, dalībvalstis nosaka, kā izlietojami ieņēmumi no maksām par autoceļu infrastruktūras lietošanu. Lai veicinātu transporta tīkla attīstību kopumā, ieņēmumus no maksām būtu jāizlieto transporta sektora labā un visas transporta sistēmas pilnveidošanai."

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

7. iekļauj šādus pantus:

"*9.a pants*

Dalībvalstis izveido piemērotu kontroles mehānismu un izstrādā sankciju sistēmu, ko piemērot par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu; tās veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu šo noteikumu īstenošanu. Noteiktajām sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

*9.b pants*

Komisija veicina dialogu un tehnisko prasmju apmaiņu starp dalībvalstīm saistībā ar šīs direktīvas un jo īpaši III pielikuma piemērošanu. Saskaņā ar 9.c panta 3. punktā minēto procedūru Komisija atjaunina un precizē III un IV pielikumu, ņemot vērā tehnisko progresu, kā arī I un II pielikumu, ņemot vērā inflāciju.

*9.c pants*

1. Komisijai palīdz Komiteja.

2. Ja izdara atsauci uz šo punktu, piemēro Padomes Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

3. Ja izdara atsauci uz šo punktu, piemēro Padomes Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais laikposms ir trīs mēneši.

4. Komiteja pieņem savu reglamentu."

8. 11. pantu aizstāj ar šādu tekstu:

"*11. pants*

Sākot ar... (*) Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu un tās radītās sekas, ņemot vērā tehnoloģijas attīstību un satiksmes blīvuma tendenci, kā arī novērtējot direktīvas ietekmi uz iekšējo tirgu, tostarp Kopienas salās, reģionos bez pieejas jūrai un perifēros reģionos, investīciju līmeni sektorā un direktīvas ieguldījumu ilgtspējīgas transporta politikas mērķu sasniegšanā.

Ja nepieciešams, līdz ar ziņojumu iesniedz priekšlikumus Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas turpmāku pārskatīšanu.

Dalībvalstis iesniedz nepieciešamo informāciju Komisijai ne vēlāk kā… (**)."

9. tabulu II pielikumā, kurā norādīts ikgadējo maksājumu summas, aizstāj ar šādu:

| | "Ne vairāk kā trīs asis | Ne mazāk kā četras asis |
|---|---|---|
| EURO 0 un un EURO I | 1 020 | 1 648 |
| EURO II un EURO III | 904 | 1 488 |
| EURO IV, EURO V un EEV | 797 | 1 329" |

10. II pielikuma pēdējo teikumu aizstāj ar šo:

"Dienas lietošanas maksa visām transportlīdzekļu kategorijām noteikta vienāda, un tās apmērs ir EUR 11."

11. Pievieno III pielikumu, kura teksts ir šīs direktīvas I pielikumā.

12. Pievieno IV pielikumu, kura teksts ir šīs direktīvas II pielikumā.

*2. pants*

1. Ne vēlāk kā... (***) dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis nekavējoties par to informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem šādus pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādu atsauci.

2. Dalībvalstis paziņo Komisijai to savu tiesību aktus noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva, kopā ar tabulu, kas parāda, kā šīs direktīvas noteikumi atbilst pieņemtajiem valsts noteikumiem.

*3. pants*

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

*4. pants*

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

| *Eiropas Parlamenta vārdā* | *Padomes vārdā —* |
|---|---|
| *Priekšsēdētājs* | *Priekšsēdētājs* |
| … | … |

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

(**) 5 gadi pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

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

*I PIELIKUMS*

*"0. PIELIKUMS*

**IZMEŠU ROBEŽVĒRTĪBAS**

1. **Transportlīdzeklis "EURO 0"**

| Oglekļa monoksīda (CO) masa g/kWh | **Ogļūdeņražu (HC) masa g/kWh** | **Slāpekļa oksīdu (NOx) masa (g/kWh)** |
|---|---|---|
| 12,3 | **2,6** | **15,8** |

2. **Transportlīdzekļi "EURO I"/"EURO II"**

| | Oglekļa monoksīda (CO) masa g/kWh | Ogļūdeņražu (HC) masa g/kWh | Slāpekļa oksīdu (NOx) masa (g/kWh) | Cieto daļiņu (PT) masa g/kWh |
|---|---|---|---|---|
| Transportlīdzeklis "EURO I" | 4,9 | 1,23 | 9,0 | 0,4 (1) |
| Transportlīdzeklis "EURO II" | 4,0 | 1,1 | 7,0 | 0,15 |

(1) Cieto daļiņu izmešu robežvērtībai piemēro koeficientu 1,7 gadījumos, kad dzinēja darbības jauda ir 85 kW vai mazāka.

3. **Transportlīdzekļi "EURO III"/"EURO IV"/"EURO V"/"EEV"**

Oglekļa monoksīda, kopējo ogļūdeņražu, slāpekļa oksīdu un cieto daļiņu ar *ESC* testu noteiktais īpatsvars un izplūdes gāzu ar *ERL* testu noteiktā dūmainība nedrīkst pārsniegt šādas robežvērtības (1):

| | Oglekļa monoksīda (CO) masa g/kWh | Ogļūdeņražu (HC) masa g/kWh | Slāpekļa oksīdu (NOx) masa (g/kWh) | Cieto daļiņu (PT) masa g/kWh | Izplūdes gāzes $m^{-1}$ |
|---|---|---|---|---|---|
| Transportlīdzeklis "EURO III" | 2,1 | 0,66 | 5,0 | 0,10 (2) | 0,8 |
| Transportlīdzeklis "EURO IV" | 1,5 | 0,46 | 3,5 | 0,02 | 0,5 |
| Transportlīdzeklis "EURO V" | 1,5 | 0,46 | 2,0 | 0,02 | 0,5 |
| Transportlīdzeklis "EEV" | 1,5 | 0,25 | 2,0 | 0,02 | 0,15 |

(1) Pārbaudes cikls sastāv no secīgiem pārbaudes punktiem, kur katru punktu definē ātrums un griezes moments, kas dzinējam jāievēro, vienmērīgi darbojoties (*ESC* tests), vai īslaicīga darba apstākļos (*ETC* un *ELR* testi).
(2) 0,13 dzinējiem, kuru cilindru bloka tilpums ir mazāks par 0,7 $dm^3$ un nominālais ātrums pārsniedz 3 000 $min^{-1}$.

4. Var apsvērt turpmākas transportlīdzekļu emisijas klases, kā noteikts Direktīvā 88/77/EEK un turpmākajos grozījumos.".

*III PIELIKUMS*

*"III PIELIKUMS*

**IZMAKSU SADALES UN AUTOCEĻA NODEVU APRĒĶINĀŠANAS PAMATPRINCIPI**

Šajā pielikumā noteikti vidējo svērto autoceļa nodevu aprēķināšanas pamatprincipi, atspoguļojot 7. panta 9. punktu. Pienākums saistīt autoceļa nodevas ar izmaksām neskar dalībvalstu brīvas izvēles tiesības saskaņā ar 7.a panta 1. punktu nesegt izmaksas pilnībā no ieņēmumiem, ko dod autoceļa nodevas, vai tiesības saskaņā ar 7. panta 10. punktu mainīt īpašu autoceļa nodevu lielumu, novirzoties no vidējās summas ([1]).

Šos principus piemēro, pilnībā ievērojot pārējos Kopienas tiesību aktos noteiktās pārējās prasības, īpaši prasību piešķirt koncesijas līgumus saskaņā ar Padomes Direktīvu 2004/18/EK un pārējiem Kopienas tiesību aktiem valsts iepirkumu jomā.

Ja dalībvalsts sāk sarunas ar vienu vai vairākām trešām personām, lai noslēgtu koncesijas līgumu par infrastruktūras posma izbūvi vai uzturēšanu, vai ar šādu mērķi iesaistās līdzīgā nolīgumā, kas balstīts uz valsts tiesību aktiem vai uz nolīgumu, kurā iesaistījusies dalībvalsts valdība, par šo principu ievērošanu spriež pēc šo sarunu iznākuma.

1. **Tīkla un transportlīdzekļu definīcija**

— Ja nav paredzēts piemērot vienotu autoceļa nodevu iekasēšanas režīmu visā Eiropas autoautoceļu tīklā, dalībvalsts precīzi norāda to tīkla daļu vai daļas, kurās paredzēts piemērot autoceļa nodevu iekasēšanas režīmu, kā arī sistēmu, ko tā izmanto, lai klasificētu transportlīdzekļus nodevu variēšanas vajadzībām. Dalībvalstis arī norāda, vai tās paplašina autoceļa nodevu iekasēšanas režīmam pakļauto transportlīdzekļu loku zem 12 tonnu robežvērtības.

— Ja dalībvalsts izlemj piemērot atšķirīgu izmaksu atgūšanas politiku sava tīkla dažādām daļām (kā to pieļauj 7.a panta 1. punkts), katrai skaidri norādītai tīkla daļai piemēro atsevišķu izmaksu aprēķinu. Dalībvalsts drīkst sadalīt savu tīklu vairākās skaidri definētās daļās, lai katrai daļai izstrādātu atsevišķus koncesijas vai tamlīdzīgus pasākumus.

2. **Infrastruktūras izmaksas**

2.1. *Ieguldījumu izmaksas*

— Ieguldījumu izmaksās iekļauj būvniecības izmaksas (tostarp finansēšanas izmaksas) un infrastruktūras attīstības izmaksas, kā arī, ja nepieciešams, kapitālieguldījumu atdevi vai peļņas normu. Iekļauj arī zemes iegādes, plānošanas, projektēšanas, būvniecības līgumu pārraudzības un projekta vadības izmaksas, kā arī arheoloģiskās un zemes izpētes un citas attiecīgās saistītās izmaksas.

— Būvniecības izmaksu atgūšana balstās uz infrastruktūras gaidāmo tehnisko kalpošanas laiku vai uz kādu citu amortizācijas laikposmu (ne mazāku par 20 gadiem), kurš būtu uzskatāms par atbilstīgu finansēšanas apsvērumu dēļ ar koncesijas līguma starpniecību vai citādi. Amortizācijas laikposma ilgums var būt galvenais mainīgais sarunās par koncesijas līgumu izstrādi, īpaši, ja attiecīgā dalībvalsts vēlas līgumā iekļaut piemērojamās vidējās svērtās autoceļa nodevas augšējo robežvērtību-

— Neskarot ieguldījumu izmaksu aprēķinu, izmaksu atgūšanu drīkst:

  — vienmērīgi sadalīt visa amortizācijas laikposma garumā vai koncentrēt sākuma, vidējos vai beigu gados ar nosacījumu, ka šāda sadale notiek pārskatāmā veidā;

  — paredzēt autoceļu nodevas indeksāciju amortizācijas laikposmā.

— Visas sākotnējās izmaksas balstās uz nomaksātajām summām. Paredzamās izmaksas balstās uz saprātīgām izmaksu prognozēm.

([1]) Šie nosacījumi līdz ar piedāvāto elastību, nosakot izmaksu atgūšanas sadalīšanu laikposma garumā (sk. 2.1. punkta trešo ievilkumu), nodrošina ievērojamu rezervi nodokļu noteikšanai tādā līmenī, kas pieņemams lietotājiem un kas piemēroti attiecīgās dalībvalsts konkrētajiem transporta politikas mērķiem.

— Valsts investīcijas var uzskatīt par finansiālo aizņēmumu. Sākotnējām izmaksām piemēro procentu likmi, kas vienāda ar attiecīgajā laikposmā valsts aizņēmumiem piemēroto procentu likmi.

— Smagajiem kravas transportlīdzekļiem izmaksas sadala, ievērojot objektīvus un pārskatāmus kritērijus, ņemot vērā tīklā paredzamās smago kravas transportlīdzekļu satiksmes īpatsvaru un ar to saistītās izmaksas. Smago kravas transportlīdzekļu kilometrāžu šajā nolūkā drīkst koriģēt ar objektīvi pamatotiem "ekvivalences koeficientiem", piemēram, 4. punktā izklāstītajiem ([1]).

— Prognozētās kapitāla atdeves vai peļņas normas rezerve ir saprātīga, ņemot vērā tirgus apstākļus, un tā drīkst būt variēta, lai stimulētu trešo apakšuzņēmēju darbības rezultātus attiecībā uz pakalpojumu kvalitātes prasībām. Kapitāla atdevi var novērtēt, izmantojot ekonomiskos rādītājus, piemēram iekšējo ieguldījumu atdevi *(internal rate of return on investment, IRR)* vai vidējo svērto kapitāla izmaksu *(weighted average costs of capital, WACC)*.

2.2. *Ikgadējās uzturēšanas izmaksas un rekonstrukciju izmaksas*

— Šajās izmaksās iekļauj gan gadskārtējās autoceļu tīkla uzturēšanas izmaksas, gan periodiskās izmaksas saistībā ar rekonstrukciju, nostiprināšanu un seguma atjaunošanu, lai nodrošinātu tīkla funkcionalitātes līmeņa saglabāšanu nākotnē.

— Šādas izmaksas sadala starp smagajiem kravas transportlīdzekļiem un pārējiem satiksmes dalībniekiem, pamatojoties uz to faktisko un prognozēto kilometrāžas daļu, un tās drīkst koriģēt ar objektīvi pamatotiem ekvivalences koeficientiem, piemēram, 4. punktā izklāstītajiem.

3. **Pārvaldības, pārraudzības un autoceļu nodevas iekasēšanas izmaksas**

Šajā izmaksu pozīcijā iekļauj visas izmaksas, kas radušās infrastruktūras operatoram un kas nav iekļautas 2. iedaļā, un kas attiecas uz infrastruktūras un autoceļu nodevu sistēmas ieviešanu, pārvaldību un pārraudzību. Konkrēti, tur iekļauj:

— nodevu iekasēšanas kabīņu un citu maksāšanas sistēmu būvniecības, uzstādīšanas un uzturēšanas izmaksas;

— ikdienas izmaksas, kas saistītas ar nodevu iekasēšanas sistēmas pārvaldīšanu, administrēšanu un kontroli;

— administratīvās maksas un atlīdzību saistībā ar koncesijas līgumiem;

— pārraudzības, administratīvās un pakalpojumu izmaksas saistībā ar infrastruktūras darbību.

Izmaksās var iekļaut kapitālieguldījumu atdevi vai peļņas normu, atspoguļojot nodotā riska pakāpi.

Šādas izmaksas sadala, pamatojoties uz taisnīgu un pārskatāmu pieeju, starp visām transportlīdzekļu klasēm, uz kurām attiecas nodevu iekasēšanas sistēma.

4. **Smago kravas transportlīdzekļu satiksmes daļa, ekvivalences koeficienti un korekcijas mehānisms**

— Autoceļu nodevas aprēķins balstīts uz smago kravas transportlīdzekļu faktisko un prognozēto kilometrāžas daļu, kuru, ja nepieciešams, koriģē ar ekvivalences koeficientiem, lai pienācīgi ņemtu vērā smago kravas transportlīdzekļu lietošanai paredzētās infrastruktūras paaugstinātās izbūves un remonta izmaksas.

— Turpmākajā tabulā sniegta indikatīva ekvivalences koeficientu sistēma. Ja dalībvalsts izmanto ekvivalences koeficientus, kuru likmes atšķiras no tabulā norādītajām, tos balsta uz objektīvi pamatotiem kritērijiem un dara zināmus atklātībā.

([1]) Piemērojot ekvivalences koeficientus, dalībvalstis var ņemt vērā autoceļu būvniecības attīstību pa fāzēm vai izmantot ilgstoša lietderīgā mūža cikla pieeju.

| Transportlīdzekļa klase (1) | Ekvivalences koeficienti | | |
|---|---|---|---|
| | Rekonstrukcijas darbi (2) | Ieguldījumi | Ikgadējā uzturēšana |
| No 3,5 t līdz 7,5 t, 0. klase | 1 | 1 | 1 |
| > 7,5 t, I klase | 1,96 | 1 | 1 |
| > 7,5 t, II klase | 3,47 | 1 | 1 |
| > 7,5 t, III klase | 5,72 | 1 | 1 |

(1) Par transportlīdzekļu klases noteikšanu skatīt IV pielikumu.
(2) Transportlīdzekļu klases atbilst attiecīgi ass svaram 5,5; 6,5; 7,5 un 8,5 tonnas.

— Autoceļu nodevu iekasēšanas režīmi, kas balstīti uz satiksmes intensitātes plānošanu, paredz korekcijas mehānismu, ar kura palīdzību maksas periodiski koriģē, izlabojot jebkādu kļūdainu prognožu izraisītu nepietiekamu vai pārāk augstu izmaksu atgūšanu."

*III PIELIKUMS*

*"IV PIELIKUMS*

**INDIKATĪVA TRANSPORTLĪDZEKĻU KLASES NOTEIKŠANA**

Transportlīdzekļu klases definētas turpmākajā tabulā.

Transportlīdzekļus iedala apakškategorijās 0, I, II un III, pieaugošā secībā, atkarībā no bojājumiem, ko tie rada autoceļu segumam, (tādējādi III klase ir kategorija, kas autoceļu segumam rada vislielākos bojājumus). Pieaugot ass svaram, bojājumi pieaug eksponenciāli.

Visi mehanizētie transportlīdzekļi un transportlīdzekļu kombinācijas ar maksimāli pieļaujamo pilno masu, kas mazāka par 7,5 tonnām, pieder 0 bojājumu klasei.

**Mehāniskie transportlīdzekļi**

| Dzenošā(s) ass(is) ar pneimatisko vai par līdzvērtīgu atzītu balstiekārtu [1] | | Citas dzenošās ass balstiekārtu sistēmas | | Bojājumu klase |
|---|---|---|---|---|
| Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās) | | Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās) | | |
| Ne mazāka par | Mazāka par | Ne mazāka par | Mazāka par | |
| *Divas asis* | | | | |
| 7,5<br>12<br>13<br>14<br>15 | 12<br>13<br>14<br>15<br>18 | 7,5<br>12<br>13<br>14<br>15 | 12<br>13<br>14<br>15<br>18 | I |
| *Trīs asis* | | | | |
| 15<br>17<br>19<br>21<br>23<br>25 | 17<br>19<br>21<br>23<br>25<br>26 | 15<br>17<br>19<br>21 | 17<br>19<br>21<br>23 | |
| | | 23<br>25 | 25<br>26 | II |
| *Četras asis* | | | | |
| 23<br>25<br>27 | 25<br>27<br>29 | 23<br>25 | 25<br>27 | I |
| | | 27<br>29<br>31 | 29<br>31<br>32 | II |
| 29<br>31 | 31<br>32 | | | |

[1] Balstiekārta, kas atzīta par līdzvērtīgu saskaņā ar definīciju II pielikumā Padomes Direktīvai 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 202/7/EK (OV L 67, 9.3.2002., 47. lpp.).

**Transportlīdzekļu kombinācijas (posmaini transportlīdzekļi un autovilcieni)**

| Dzenošās asis ar pneimatisko vai par līdzvērtīgu atzītu balstiekārtu | | Citas dzenošās ass balstiekārtu sistēmas | | Bojājumu klase |
|---|---|---|---|---|
| Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās) | | Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās) | | |
| Ne mazāka par | Mazāka par | Ne mazāka par | Mazāka par | |
| *2 + 1 asis* | | | | |
| 7.5<br>12<br>14<br>16<br>18<br>20<br>22<br>23<br>25 | 12<br>14<br>16<br>18<br>20<br>22<br>23<br>25<br>28 | 7,5<br>12<br>14<br>16<br>18<br>20<br>22<br>23<br>25 | 12<br>14<br>16<br>18<br>20<br>22<br>23<br>25<br>28 | I |
| *2 + 2 asis* | | | | |
| 23<br>25<br>26<br>28 | 25<br>26<br>28<br>29 | 23<br>25<br>26<br>28 | 25<br>26<br>28<br>29 | |
| 29 | 31 | 29 | 31 | II |
| 31 | 33 | 31 | 33 | |
| 33<br>36 | 36<br>38 | 33 | 36 | III |
| *2 + 3 asis* | | | | II |
| 36<br>38 | 38<br>40 | 36 | 38 | |
| | | 38 | 40 | III |
| *3 + 2 asis* | | | | II |
| 36<br>38 | 38<br>40 | 36 | 38 | |
| | | 38<br>40 | 40<br>44 | III |
| 40 | 44 | | | |
| *3 + 3 asis* | | | | |
| 36<br>38 | 38<br>40 | 36 | 38 | I |
| | | 38 | 40 | II |
| 40 | 44 | 40 | 44” | |

## PAZIŅOJUMS PAR PADOMES APSVĒRUMIEM

I. **Ievads**

Komisija pieņēma priekšlikumu 2003. gada 23. jūlijā.

2004. gada 20. aprīlī Eiropas Parlaments pieņēma atzinumu pirmajā lasījumā.

2005. gada 6. septembrī Padome pieņēma kopējo nostāju saskaņā ar Līguma 251. pantu.

Pildot savus uzdevumus, Padome ņēma vērā arī Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas ([1]) un Reģionu komitejas atzinumu ([2]).

II. **Kopējās nostājas analīze**

2005. gada 21. aprīlī ar ceturto mēģinājumu Padomei beidzot izdevās panākt politisku vienošanos, lai padarītu iespējamu kopējās nostājas pieņemšanu, tādējādi noslēdzot vairāk nekā 18 mēnešu ilgušo iekšējo sarunu procesu. Grūtības panākt šo vienošanos atspoguļo dažādās dalībvalstu intereses un attieksmes atkarībā gan no to ģeogrāfiskās atrašanās vietas (iekšējā tirgus centrā vai perifērijā), gan citiem faktoriem, tādiem kā to pastāvošā ceļu tīkla attīstības stadijas un to izvēlētās metodes infrastruktūras projektu finansēšanai.

Sarunas norisinājās saistībā ar politiku, kas bija izstrādāta ar Komisijas 2001. gada Baltajā grāmatā par Eiropas transporta politiku 2010. gadam ([3]), kurā uzsvērta efektīvas maksas noteikšanas nozīme transporta infrastruktūrā, tai kalpojot kā instrumentam dažādo transporta veidu izaugsmes līdzsvarošanai, un tādējādi risinot pieaugošās problēmas ar sastrēgumiem un kaitējumu videi.

1. ***Galveno politikas mērķu sasniegšana***

Padome savā kopējā nostājā koncentrējas uz konkrētu papildu uzlabojumu sasniegšanu spēkā esošajā Direktīvā, lai jaunā tiesiskā struktūra atspoguļotu modernas 21. gadsimta transporta politikas vajadzības Kopienā. Kopējā nostāja jo īpaši:

— risina *sastrēgumu un videi nodarīto kaitējuma* problēmas

— nodrošina kārtību, kādā papildus *finansēt* investīcijas *alternatīvās infrastruktūrās* (transporta veida maiņa)

— sniedz lielāku *pārskatāmību un objektivitāti, nosakot nodevas*, kopā ar papildu "instrumentiem", lai Komisija varētu labāk uzraudzīt atbilstību

— pielāgo juridisko sistēmu *valsts un privāto partnerattiecību* modelim attiecībā uz infrastruktūras būvniecības finansēšanu.

Izmaiņas, kas atbilst šiem četriem mērķiem, ir izklāstītas turpmāk.

([1]) OV C 241, 28.9.2004., 58. lpp.
([2]) OV L 109, 30.4.2004., 14. lpp.
([3]) COM(2001) 370, 12.9.2001.

i) *Risinot sastrēgumu un vides kaitējuma problēmas*

**Nodevu mainīšana (7. panta 10. punkts)**

Iespēja mainīt nodevas atbilstīgi EURO klasei un dienas stundai ir galvenais mehānisms, kas paredzēts, lai risinātu ar sastrēgumiem un vides kaitējumu saistītās problēmas. Padome smēlās iedvesmu no Eiropas Parlamenta (29. grozījums), ieviešot iespēju mainīt nodevas nedēļas nogalēs vai valsts brīvdienās. Tomēr mainīšana, ko atļauj ar Padomes tekstu, krietni pārsniedz 29. grozījumu. Galvenā atšķirība ir tāda, ka Parlaments dod priekšroku vispārējam ierobežojumam, lai augstākās nodevas nevarētu būt vairāk kā divreiz lielākas par zemākajām nodevām. Turpretī mainīšanai, kas saistīta ar ceļu bojājumiem (piem., svars, asu skaits), Padome vispār nenosaka ierobežojumus, un nodevu mainīšanai attiecībā uz emisijas klasi un laiku 100 % ierobežojumi ir kumulatīvi. Šī noteikuma ietekme ir tāda, ka smaga, piesārņojoša kravas automašīna, kas brauks noslogotā dienas laikā, iespējams, būs spiesta maksāt četrreiz vairāk nekā vieglāka, tīrāka automašīna, kas brauks mierīgākā laikā. Šo ietekmi vēl palielina "nulles likmes" iespējamā ieviešana konkrētos dienas laikos.

Garantija tam, lai šīs jaunās iespējas neizmantotu ļaunprātīgi, ir skaidras un nepārprotamas prasības ieviešana, ka mainīšanas sistēmām jābūt ieņēmumu ziņā neitrālām un ka neparedzēta ieņēmumu pārsnieguma gadījumā tas jākompensē, turpmākos gados nodevas samazinot. Šis ieņēmumu neitralitātes princips arī ir paredzēts Parlamenta 12. grozījumā.

Otrs kopējās nostājas elements, kas attiecas uz vides un sastrēgumu jautājumiem, ir "maksas paaugstinājums", kas izklāstīts nākamajā iedaļā.

ii) *Alternatīvas infrastruktūras finansēšana*

**Maksas paaugstinājums (7. panta 11. punkts)**

Padome ir pieņēmusi Komisijas priekšlikumu, ka izņēmuma gadījumos ir iespējams paaugstināt nodevas kalnainos reģionos uz ceļiem, kuros ir vērojami sastrēgumi vai satiksme nodara kaitējumu dabai. Robežu šķērsošanas gadījumos ir arī saglabāts 25 % līmenis, un, nešķērsojot robežu, maksimālais līmenis ir 15 %. Parlamenta ierosinājumu (30. grozījums) attiecināt maksas paaugstinājumu arī uz piesārņotiem pilsētu reģioniem nepieņēma. Prasība par to, ka ieņēmumus no maksas paaugstinājuma jāizmanto tā paša transporta koridora *TEN* prioritātes projektu starpnozaru finansēšanai, ir saglabāta un nostiprināta kopējās nostājas tekstā.

Maksas paaugstinājums ir būtisks, jo tas nozīmē papildu tīro ieņēmumu (kas iekasēts papildus līdzekļiem, kas sedz izmantotā ceļa būvniecības izmaksas), kas paredzēts konkrēti alternatīvas infrastruktūras (vairumā gadījumu — dzelzceļa) finansēšanai.

iii) *Pārskatāmas un objektīvas nodevu likmes, ko uzrauga Komisija*

**"Būvniecības izmaksu" definīcija (2. panta aa) punkts)**

Kopējā nostājā ietverta šī jaunā definīcija, ko ierosinājusi Komisija kā līdzekli, lai definētu sākotnējās izmaksas, ko var ņemt vērā, aprēķinot nodevu likmes. Padomes tekstā pieņemts Parlamenta ierosinājums (21. grozījums) atļaut tikai daļu šo izmaksu, taču kā atsauci šādai sadalei izmanto tehnisko kalpošanas laiku, nevis amortizācijas apmērus. (Amortizāciju ir grūtāk piemērot nekā koncepciju, ka infrastruktūras būvniecību nefinansē aizņemšanās ceļā).

**Atļaujamās izmaksas (7. panta 9. punkts)**

Kopējā nostājā pieņemts Komisijas priekšlikums izstrādāt detalizētāku pārskatu par izmaksām, uz kurām var balstīt nodevas. Parlamenta 28. grozījuma elementi, tādi kā neapdrošinātu negadījumu izmaksu svītrošana, kapitāla atdeves ietveršana un paskaidrojums, ka šīs ir maksimālās likmes (paskaidrojums ir atrodams Padomes teksta 7.a panta 1. punktā), ir pieņemti.

**Atlaides regulāriem lietotājiem (7. panta 4.b punkts un 4.c punkts)**

Komisijas ierosinātais 8.b pants ir svītrots un to aizstāj ar iepriekš minētajiem noteikumiem, kuros ietverts procentu ierobežojums atlaidēm regulāriem lietotājiem. Tas ir būtisks ieguldījums, lai nodrošinātu daudz lielāku skaidrību un objektivitāti atlaižu apjomos, kas atļauti saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.

**Metodoloģija/Aprēķināšanas principi (III pielikums)**

Komisijas ierosinātā īsā metodoloģija ir paplašināta un uzlabota, pārveidojot to par visaptverošu izmaksu aprēķināšanas un piešķiršanas principu kopumu. Tie ir saistoši visām nodevu sistēmām, ko ieviesīs nākotnē, lai arī netiešā veidā sistēmām, kas balstītas uz koncesijas tiesību piešķiršanu. Komisija var atjaunināt un izskaidrot šos principus ar komitoloģijas palīdzību.

**Sistēmas uzraudzība (7.a pants)**

Pieņemot Parlamenta ierosinājumu svītrot noteikumus, kuru mērķis ir izveidot neatkarīgas infrastruktūras uzraudzības iestādes dalībvalstīs (18. un 38. grozījums), Komisijas uzdevums pārraudzīt sistēmu un pārbaudīt jaunās nodevu kārtības atbilstību spēkā esošajiem noteikumiem ir turpmāk apskatīts 7.a punktā.

iv) *Atbilstība valsts un privātā sektora partnerībām (PPP)*

**Īpaši noteikumi koncesijas tiesību piešķiršanas līgumiem**

Ņemot vērā to, ka uz koncesijas tiesību piešķiršanu balstītas valsts un privātā sektora partnerības kļūst par visbiežāk izmantotajiem finansēšanas un jaunas infrastruktūras būvniecības līdzekļiem, Padome jaunajā kopējās nostājas tekstā ir ieviesusi vairākus elementus, ar kuriem mēģina nodrošināt, ka Direktīva atbilst PPP reālajai situācijai. Šīs izmaiņas, kas ir Padomes reakcija uz Parlamenta 9., 33. un 52. grozījumā paustajām bažām, ir šādas:

— īpaša attieksme pret līgumiem "būvniecības izmaksu" definīcijā 2. panta aa) punktā;

— 7. panta 9. punktā atzīts, ka nodevas var ietvert peļņas normu;

— uzraudzības sistēmas "netieša piemērošana" koncesijas līgumiem, kas noteikta 7.a pantā.

2. ***Citi būtiski jautājumi***

**Nodevu ieņēmumu hipotēka/iezīmēšana (9. panta 2. punkts)**

Padome pilnībā pieņēma jūtīgo kompromisu, ko ierosinājis Eiropas Parlaments attiecībā uz šo jautājumu 48. grozījumā. No maksas paaugstinājuma gūto ieņēmumu striktu paredzēšanu (7. panta 11. punkts) atkārtotai investēšanai atbilstīgā *TEN* projektā saglabā.

**Ārējās vides izmaksas**

Izskatījusi Parlamenta 2., 17., 25., 28., 41. un 50. grozījumu, Padome izvēlējās sekot Komisijas ierosinājumam un saglabāt pašreizējo sistēmu, kas balstīta uz infrastruktūras izmaksu segšanu.

**Darbības joma (7. panta 1. un 2. punkts)**

Saskaņā ar Komisijas priekšlikumu dalībvalstīm piemērotu "visu vai neko" nodevu sistēmu, kas attiektos uz visiem *TEN* maršrutiem un visiem transportlīdzekļiem, kas smagāki par 3,5 tonnām. Padome uzskatīja, ka šāda darbības joma radītu lielu šķērsli nodevu sistēmu ieviešanai daudzās dalībvalstīs, kur sabiedrībai nav pieņemama nodevu iekasēšana. Komisijas priekšlikums kā tāds varētu nopietni iedragāt galveno mērķi tuvoties sistēmai, kuras lietotāji sniedz lielāku ieguldījumu viņu izmantotās transporta infrastruktūras izmaksu segšanā. Padome tā vietā ir izvēlējusies programmu, kurā nosaka, ka ja transportlīdzeklim, kurš sver 3,5 tonnas vai vairāk, *TEN* maršrutā jāmaksā nodevas, piemērojami Kopienas noteikumi, taču dalībvalstis saglabā iespēju lemt, kurām *TEN* tīkla daļām piemērot nodevas un vai ierobežot nodevu uzlikšanu smagākiem transportlīdzekļiem.

Citās Direktīvas vietās Padome ir centusies ierobežot Komisijas ierosināto elastību, kas ļautu dalībvalstīm uzlikt ļoti augstas nodevas konkrētos maršrutos (piemēram, maršrutos ar lielu tranzīta satiksmes proporciju). Piemēram, Komisijas ierosinātais 7. panta 10. punkta c) apakšpunkts, ar ko atļāva mainīgas nodevas konkrētos ceļu tīkla maršrutos, ir svītrots.

**Kompensācija ceļu izmantotājiem**

Tāpat kā Eiropas Parlaments (skatīt 36. grozījumu), arī Padome bija nobažījusies, ka Komisijas priekšlikumā izvēlētajiem līdzekļiem kompensēt transportuzņēmumiem visas jaunās izmaksas, ko rada nodevu sistēmas, proti, samazinot transportlīdzekļu nodokļus, varētu būt diskriminējoša ietekme. Padome arī neredzēja iemeslu "atsaukt" transportlīdzekļu nodokļu saskaņošanu, kas panākta ar spēkā esošo Direktīvu. Komisijas ierosinātais 7.b pants tādēļ ir svītrots no Padomes teksta un aizstāts ar 10. apsvērumu, kas attiecas arī uz citiem kompensācijas sniegšanas veidiem, tādiem kā degvielas nodokļu samazinājums, izmantojot Parlamenta 13. grozījumā pausto ideju.

3. ***Eiropas Parlamenta ierosinātie grozījumi***

Padomes reakcija uz 2., 9., 12., 13., 17., 18., 21., 25., 28., 29., 30., 33., 36., 38., 41., 48., 50. un 52. grozījumu ir izklāstīta iepriekš saistībā ar galvenajiem jautājumiem.

Papildus Padome ir pilnībā, daļēji vai pēc būtības pieņēmusi 3., 4., 10., 22., 24., 34., 39., 42. un 43. grozījumu.

III. **Secinājumi**

Intensīvie un ilgstošie centieni Padomē panākt vienošanos par šo kopējo nostāju atspoguļo skaidru apzināšanos par šā jautājuma nozīmi Kopienas plašākā transporta politikā. Ar kopējo nostāju izveido juridisku sistēmu maksas noteikšanai, kas ir skaidrāka un vienkāršāk īstenojama pārredzamā, objektīvā un godīgā veidā, bet tajā pašā laikā sniedz jaunas iespējas likumīgi izmantot nodevas kā instrumentu, lai cīnītos ar Kopienai aktuālajām vides un sastrēgumu problēmām. Teksts panāk reālus, identificējamus un taustāmus uzlabojumus 1999. gada Direktīvā, uzmanīgi balansējot starp vajadzību tuvoties ilgtspējīgai transporta politikai un pareizi funkcionējošu iekšējo tirgu.