

# EIROPAS PARLAMENTS

2004



2009

*Sesijas dokuments*

GALĪGAIS  
A6-0377/2005

30.11.2005

**\*\*\*II**

## **IETEIKUMS OTRAJAM LASĪJUMAM**

attiecībā uz Padomes kopējo nostāju, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (9856/2005 – C6-0274/2005 – 2003/0175(COD))

Transporta un tūrisma komiteja

Referente: *Corien Wortmann-Kool*

### ***Izmantoto apzīmējumu skaidrojums***

- \* Apspriežu procedūra  
*nodoto balsu vairākums*
- \*\*I Sadarbības procedūra (pirmais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums*
- \*\*II Sadarbības procedūra (otrais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju*  
*Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo*  
*nostāju*
- \*\*\* Piekrišanas procedūra  
*Parlamenta deputātu vairākums, izņemot gadījumus, kas minēti*  
*EK līguma 105., 107., 161. un 300. pantā un ES līguma 7. pantā*
- \*\*\*I Koplēmuma procedūra (pirmais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums*
- \*\*\*II Koplēmuma procedūra (otrais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju*  
*Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo*  
*nostāju*
- \*\*\*III Koplēmuma procedūra (trešais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopīgo projektu*

(Norādīto procedūru izvēlas atkarībā no Komisijas ierosinātā juridiskā pamata)

### ***Grozījumi normatīvā tekstā***

Parlamenta grozījumos izmaiņas ir treknā slīprakstā. Teksts parastā slīprakstā tehniskajiem dienestiem norāda tās normatīvā teksta daļas, kurās ir ierosināti labojumi galīgajam teksta variantam (piemēram, nepārprotami kļūdainas teksta daļas vai to izlaidumi kādā no valodām). Šie labojumu ierosinājumi jāapstiprina attiecīgajiem tehniskajiem dienestiem.

## SATURS

	<b>Lpp.</b>
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS .....	5
PASKAIDROJUMS .....	22
PROCEDŪRA .....	27



## EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

attiecībā uz Padomes kopējo nostāju, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (9856/2005 – C6-0274/2005 – 2003/0175(COD))

(Koplēmuma procedūra, otrais lasījums)

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Padomes kopējo nostāju (9856/2005 – C6-0274/2005),
  - ņemot vērā tā nostāju pirmajā lasījumā<sup>1</sup> attiecībā uz Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (KOM(2003)0448)<sup>2</sup>,
  - ņemot vērā EK Līguma 251. panta 2. punktu,
  - ņemot vērā Reglamenta 62. pantu,
  - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ieteikumu otrajam lasījumam (A6-0377/2005)
1. apstiprina grozīto kopējo nostāju;
  2. uzdod tā priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai

Padomes kopējā nostāja

Parlamenta izdarītie grozījumi

### Grozījums Nr.1 VIRSRAKSTS

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

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

### *Pamatojums*

*Since the directive also includes goods vehicles upwards of 3.5 tonnes, no distinction should be made between light and heavy goods vehicles.*

<sup>1</sup> OV C 104, 30.4.2004., lpp.

<sup>2</sup> OV vēl nav publicēts.

Grozījums Nr. 2  
2. APSVĒRUMS

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.

2) Taisnīgāka sistēma maksas iekasēšanai par autoceļu infrastruktūras lietošanu, **kas balsfīta uz "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" principiem**, ir būtiska, lai veicinātu ilgtspējīgu transportu Kopienā. Mērķi, kas attiecas uz esošo autoceļu tīklu optimālu lietošanu un būtisku to negatīvās ietekmes samazināšanu, vajadzētu sasniegt, **izvairoties no nodokļu dubultas uzlikšanas un** neuzliekot papildu apgrūtinājumu operatoriem stabilas ekonomiskās izaugsmes un iekšējā tirgus pareizas darbības interesēs, **aptverot arī nomaļos reģionus**.

*Pamatojums*

*Re-introducing approach EP from first reading.*

Grozījums Nr. 3  
3.A APSVĒRUMS (jauns)

**3a) Gēteborgas Eiropadomes sanāksmē 2001. gada 15. un 16. jūnijā, tās secinājumu 29. daļā Eiropadome paziņoja, ka ilgtspējīgai transporta politikai jārisina arvien pieaugoša satiksmes apjoma un pārlietas noslogotības, trokšņa un piesārņojuma problēmas, kā arī jāveicina videi draudzīgu transporta veidu izmantošana un sociālo un vides izmaksu pilnīga internalizācija.**

*Pamatojums*

Grozījums Nr. 4  
5. APSVĒRUMS

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 pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai. ***Saskaņā ar subsidiaritātes principu dalībvalstis var piemērot autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksu uz tiem autoceļiem, kas nav Eiropas autoceļu tīklā, saskaņā ar Līgumu.***

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 pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai. ***Lai izvairītos no satiksmes novirzīšanas, kam potenciāli varētu būt nopietnas sekas attiecībā uz ceļu drošību, kā arī lai optimāli izmantotu transporta tīklu, dalībvalstīm ir atļauts ieviest maksu par jebkura ceļa lietošanu, kurš tieši konkurē ar Eiropas komunikāciju tīklu (galveno autoceļu tīklu). Saskaņā ar subsidiaritātes principu dalībvalstis, kā arī reģionālās un vietējās varas iestādes atbilstoši to attiecīgām pilnvarām, var piemērot autoceļu nodevas un/vai lietošanas maksu uz tiem ceļiem, kas nav galveno autoceļu tīklā, saskaņā ar Līgumu. Papildus šīs direktīvas noteikumiem dalībvalstis vai attiecīgās kompetentās iestādes saskaņā ar Direktīvas 1999/62/EK 9. pantu var noteikt pilsētas ceļu izmantošanas maksu un regulējošas maksas par pilsētu ceļu, tostarp tādu TEN ceļu izmantošanu, kas šķērso pilsētas teritoriju.***

## Grozījums Nr. 5 6. APSVĒRUMS

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

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.

punktā, uz ko attiecas autoceļu nodeva. ***Tā nedrīkst būt diskriminējoša pret transportu, kas nav vietējais.***

#### *Pamatojums*

*Tolling at a particular point must not discriminate against non-local traffic.*

#### Grozījums Nr. 6 11. APSVĒRUMS

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.***

11) Ja dalībvalstis iekasē autoceļu nodevas vai lietošanas maksas par Eiropas autoceļu tīklā iekļauto autoceļu lietošanu, ***šie ienēmumi jāizmanto attiecīgās infrastruktūras un visa transporta sektora uzturēšanai, lai panāktu līdzsvarotu un noturīgu transporta tīklu attīstību.***

#### Grozījums Nr. 7 12. APSVĒRUMS

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 ievērojami 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.

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 ievērojami finanšu līdzekļi. Šādos reģionos autoceļu lietotājiem tādēļ, iespējams, ir jāmaksā papildu maksa, lai finansētu nozīmīgus projektus, kuriem ir ļoti augsta Eiropas vērtība, kas ietver citus transporta veidus tajā pašā koridorā ***vai tajā pašā reģionā.*** 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. ***Iepriekš minētais neskar Direktīvas 1999/62/EK 9. panta noteikumus par pilsētas ceļu izmantošanas maksu un regulējošām maksām.***



Grozījums Nr. 8  
14. APSVĒRUMS

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 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.

14) Lai nodrošinātu vienotu, saskaņotu infrastruktūras maksas iekasēšanas sistēmas piemērošanu, jauniem autoceļu nodevu iekasēšanas pasākumiem izmaksas vajadzētu aprēķināt saskaņā ar **III pielikuma** 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 neietverot izmaiņas, kas paredzētas sākotnējā shēmā. Gadījumā, ja *noslēgti koncesijas līgumi*, 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 jāpaziņo Komisijai, lai pēdējā varētu sniegt savu atzinumu, par ierīces vērtību un citiem parametriem, ko *tās iecerējušas* piemērot, lai aprēķinātu dažādus lietošanas maksu izmaksu elementus, vai koncesijas *līgumu* gadījumā, *par* attiecīgo līgumu un vispārējo gadījumu. Komisijas atzinumi, ko tā pieņēmusi pirms jauno autoceļu nodevu iekasēšanas pasākumu ieviešanas dalībvalstīs, *nekādā gadījumā* neskar Līgumā paredzēto Komisijas pienākumu nodrošināt Kopienas tiesību aktu piemērošanu.

*Pamatojums*

*Makes explicit that this recital only regards the core principles in Annex III.*

Grozījums Nr. 9  
14.A APSVĒRUMS (jauns)

*14.a) Lai nodrošinātu turpmāku „piesārņotājs maksā” principa piemērošanu visiem transporta veidiem, jāizstrādā vienoti aprēķināšanas principi, kuru pamatā ir zinātniski pamatoti dati, tādējādi veicinot ārējo izmaksu internalizāciju visiem transporta veidiem. Turpmākas piemērošanas gaitā būtu jāņem vērā nodokļu slogs, piemēram, transportlīdzekļu nodevas un degvielas akcīzes nodokļi, kas jau gulstas uz kravu autopārvadājumu uzņēmumiem.*

Grozījums Nr. 10  
14.B APSVĒRUMS (jauns)

*14.b) Lai izvairītos no satiksmes novirzīšanās tādēļ, ka ES dalībvalstīs un trešās valstīs pastāv atšķirīgi režīmi, Komisijai sarunās par starptautiskiem nolīgumiem ir jācenšas nodrošināt, ka trešās valstis neveic tādus pasākumus kā, piemēram, tranzīttiesību tirdzniecības sistēmas ieviešana, kam var būt diskriminējoša ietekme uz tranzītu.*

Grozījums Nr. 11  
1. PANTA 1. PUNKTA B) APAKŠPUNKTS  
2. panta -aa) apakšpunkts (jauns) (Direktīva 1999/62/EK)

*- aa) “galvenais autoceļu tīkls” ir Eiropas autoceļu tīkls un jebkurš cits autoceļš, pa kuru satiksme var tikt novirzīta no Eiropas autoceļu tīkla un kurš tieši konkurē ar šā tīkla noteiktiem posmiem;*

Grozījums Nr. 12  
1. PANTA 1. PUNKTA B) APAKŠPUNKTS  
2. panta aca) apakšpunkts (jauns) (Direktīva 1999/62/EK)

*aca) “ārējās izmaksas” ir izmaksas, kuras neapšaubāmi izraisījuši kravu autopārvadājumi, bet kuras nav aprēķinātas to pakalpojumu tirgus cenās. Tajās var iekļaut iekasējamās pārmērīga noslogojuma izmaksas, kā arī izmaksas attiecībā uz kaitējumu videi, piemēram, par vietējo un globālo gaisa piesārņojumu, troksni, ainavas bojājumu un sociālās izmaksas, tostarp izmaksas veselībai un par netieši izraisītiem nelaiemes gadījumiem, ko neapmaksā apdrošināšanas aģentūras.*

Grozījums Nr. 13

1. PANTA 1. PUNKTA A) APAKŠPUNKTS (jauns)  
6.panta 2. punkta ievaddaļa (Direktīva/1999/62/EK)

*1.a) 6. panta 2. punkta ievaddaļu aizstāj ar šādu tekstu:*

*2. Neskarot 7. b pantu, dalībvalstis var piemērot pazeminātas nodokļu likmes vai atbrīvojumus:*

Grozījums Nr. 14

1. PANTA 2. PUNKTA A) APAKŠPUNKTS  
7. panta, 1. punkta (Direktīva/1999/62/EK)

1. Dalībvalstis var saglabāt vai ieviest nodevas un/vai lietošanas maksu 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 “transportlīdzekļa” definīcijā Eiropas autoceļu tīklā.

1. Dalībvalstis var saglabāt vai ieviest nodevas un/vai lietošanas maksu attiecībā uz Eiropas autoceļu tīklu vienīgi saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti no 2. līdz 12. punktam. **Informējot Komisiju, dalībvalstis var paplašināt ceļu nodevu un lietošanas maksas piemērošanu arī uz citiem galvenā autoceļu tīkla ceļiem. Nosakot šādu paplašināšanu, dalībvalstis nodrošina saskaņošanu ar iestādēm, kas ir atbildīgas par tiem ceļiem, uz kuriem šāda paplašināšana attieksies, lai nodrošinātu, ka šīs nodevas un/vai lietošanas maksa ir savietojamas ar citām vietēja vai reģionāla līmeņa nodevu shēmām. Šī direktīva neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Līguma noteikumiem piemērot ceļu nodevas un/vai lietošanas**

maksu *uz citiem ceļiem* vai attiecībā uz cita veida mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas neietilpst “transportlīdzekļa” definīcijā Eiropas autoceļu tīklā.

*Pamatojums*

*This amendment is re-introducing the geographical scope accepted in EP's first reading.*

Grozījums Nr. 15

1. PANTA 2. PUNKTA A) APAKŠPUNKTS  
7. panta, 1.a punkta (jauns) (Direktīva/1999/62/EK)

**1. Informējot Komisiju saskaņā ar 9.c panta 2. punktā minēto procedūru,**

**- dalībvalstis var nepiemērot ceļu nodevas vai lietošanas maksas tādos autoceļu tīkla posmos, kuros**

**1. ir nepieciešamība sekmēt un saglabāt izolētu vai ekonomiski vāju reģionu ekonomisko integrāciju; vai**

**2. ir nepieciešamība izvairīties no nedabiskiem satiksmes novirzīšanās stimuliem;**

**- vajadzības gadījumā, lai īstenotu konkrētus TEN ceļu projektus, piemēram, valsts un privātā sektora partnerību, dalībvalstis var piemērot ceļu nodevas vai lietošanas maksu kādā tīkla daļā vai daļās.**

*Pamatojums*

*Member States should have the possibility to exempt from tolls or from user charges part(s) of the network, but only according to the criteria. This is for the benefit of the accessibility of isolated regions.*

Grozījums Nr. 16

1. PANTA 2. PUNKTA A) APAKŠPUNKTS  
7. panta, 2. punkts (Direktīva/1999/62/EK)

2. Dalībvalsts var **izvēlēties, vai** saglabāt vai ieviest nodevas un/vai lietošanas

**2 a)** Dalībvalsts var saglabāt vai ieviest nodevas un/vai lietošanas maksu, kas

maksu, 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.***

piemērojamas tikai tādiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā masa ar kravu nav mazāka par 3,5 tonnām.

***2b) Tādējādi dalībvalstīs pastāvošā kārtība šīs direktīvas spēkā stāšanās brīdī nemainās. Taču, ja mainās ceļa pārvaldības režīms vai tiek ieviestas ievērojamas tehniskas vai tehnoloģiskas izmaiņas ceļu nodevu iekasēšanas sistēmā, bet ne vēlāk kā 2010. gadā šī direktīva ir jāattiecina uz visiem kravas transportlīdzekļiem, kuru masa nav mazāka par 3,5 tonnām.***

Grozījums Nr. 17

1. PANTA 2. PUNKTA B) APAKŠPUNKTS  
7. panta, 4.a punkts (Direktīva/1999/62/EK)

"4a. 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.***

"4a. Dalībvalstis var noteikt samazinātas nodevu likmes vai lietošanas maksas, kā arī paredzēt atbrīvojumu no pienākuma maksāt nodevas vai lietošanas maksu ***šajā pantā minētajiem*** 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\*.

***a) transportlīdzekļi, kas ir bruņoto spēku, civilās aizsardzības, ugunsdzēsības vai par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo dienestu īpašums vai kurus tie iznomā bez vadītāja, ja vien pārvadājumi paredzēti šiem dienestiem uzticēto pienākumu izpildei un ir pakļauti to uzraudzībai;***

***b) autoceļu uzturēšanas dienesta transportlīdzekļi;***

***c) transportlīdzekļi, kurus ārkārtas situācijās izmanto humānās palīdzības***

*transportam vai glābšanas pasākumu veikšanai;*

*d) speciālie transportlīdzekļi medicīnas mērķiem;*

*Transportlīdzekļi, ar kuriem tehniskās attīstības nolūkos vai saistībā ar remontdarbiem vai tehniskās apkopes darbībām notiek izmēģinājuma braucieni uz autoceļiem, kā arī jauni vai pārbūvēti transportlīdzekļi, kas vēl nav nodoti ekspluatācijā.*

### *Pamatojums*

*This amendment is the logical follow-up to the amendment on the vehicle scope . The following rule must apply: where a Member State decides on a toll system, tolls must be charged from upwards of 3.5 tonnes and as far as possible without exceptions..*

### Grozījums Nr. 18

#### 1. PANTA 2. PUNKTA E) APAKŠPUNKTS

#### 7. panta, 10. punkta b) apakšpunkts (Direktīva/1999/62/EK)

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

– EURO emisijas klasi, kas noteikta 0 pielikumā, ar noteikumu, ka nodevas apmērs nepārsniedz vairāk kā 100% tās ceļu nodevas apmēru, ko nosaka līdzvērtīgiem transportlīdzekļiem , kas atbilst stingrākiem emisijas standartiem; un/vai

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

i) nodeva nav lielāka kā 100 % nodevas, kas iekasēta tādā diennakts laikā, dienā vai gadalaikā, kad nodeva ir viszemākā; vai

ii) ja laikposmā, kurā ir viszemākā nodeva, nodevas likme ir nulle, piemaksa par dienas laiku, dienu vai gadalaiku, kurā nodeva ir visaugstākā, nevar būt vairāk kā 50 % tās nodevas likmes, kas būtu piemērojama attiecīgajam transportlīdzeklim.

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

– EURO emisijas klasi, kas noteikta 0 pielikumā, **tostarp PM10 un NOx līmeni**, ar noteikumu, ka nodevas apmērs nepārsniedz vairāk kā 100 % tās ceļu nodevas apmēru, ko nosaka līdzvērtīgiem transportlīdzekļiem , kas atbilst stingrākiem emisijas standartiem; un/vai

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

i) nodeva nav lielāka kā 100 % nodevas, kas iekasēta tādā diennakts laikā, dienā vai gadalaikā, kad nodeva ir viszemākā; vai

ii) ja laikposmā, kurā ir viszemākā nodeva, nodevas likme ir nulle, piemaksa par dienas laiku, dienu vai gadalaiku, kurā nodeva ir visaugstākā, nevar būt vairāk kā 50 % tās nodevas likmes, kas būtu piemērojama attiecīgajam transportlīdzeklim.

*Ne vēlāk kā 2010. gadā dalībvalstīm būs jāpielāgo ceļu nodevu likmes saskaņā ar pirmā ievilkuma nosacījumiem.*

*Pamatojums*

*level of PM10 and NOx It is mainly for the benefit of highly polluted regions and urban areas.*

Grozījums Nr. 19

1. PANTA 2. PUNKTA F) APAKŠPUNKTS

7. panta 11. punkts (Direktīva 1999/62/EK)

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**

11. Izņēmuma gadījumos attiecībā uz infrastruktūru **īpaši problemātiskos reģionos, jo īpaši kalnu reģionos, kā arī pilsētu aglomerācijās Direktīvas 96/62/EK 8. panta 1. punkta izpratnē** 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:

- **ienākumi**, kas iegūti no uzcenojuma, **ir pietiekami, lai būtu iespējams ieguldīt investīciju izmaksu starpnozaru finansēšanai citās vides aizsardzības prasībām un Eiropas interesēm atbilstīgām transporta infrastruktūrās, piemēram,** 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, **nepārsniedz 25 % no nodevas apmēra;**

*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.*

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

*Pamatojums*

*Reinstatement of Parliament's approach at 1<sup>st</sup> reading.*

Grozījums Nr. 20

1. PANTA 3. PUNKTA A) APAKŠPUNKTS (jauns)  
7.b panta virsraksts un 1. punkts (jauns) (Direktīva 1999/62/EK)

*3a) Iekļauj šādu pantu:*

*7.b pants*

*1. Kompensācija attiecībā uz ceļu nodevām jānodrošina bez diskriminējošiem nosacījumiem visiem ES dalībvalstu kravu pārvadātājiem neatkarīgi no valsts, kurā transportlīdzekļi reģistrēti.*

*Pamatojums*

Grozījums Nr. 21

1. PANTA 3. PUNKTA A) APAKŠPUNKTS (jauns)  
7.b panta 2. punkts (jauns) (Direktīva 1999/62/EK)



**2. Kompensācijas apmēram jābūt proporcionālam samaksātajam ceļu nodevas un/vai lietošanas maksas apmēram. Tomēr dalībvalstis var aprēķināt vidējo kompensācijas apmēru, ko maksāt dažādu kategoriju transportlīdzekļiem, kā minēts pielikumā.**

*Pamatojums*

Grozījums Nr. 22

1. PANTA 6. PUNKTA A) APAKŠPUNKTS

9. panta 1. punkta ca) apakšpunkts (jauns) (Direktīva 1999/62/EK)

**ca) regulējošās maksas nelabvēlīgas vides ietekmes, tai skaitā sliktas gaisa kvalitātes novēršanai,**

*Pamatojums*

*In light with the conclusions of the Goteborg European Council and the objectives of the Transport White Paper it is important to indicate clearly that Member States are free to apply charges designed to combat poor air quality. This is particularly relevant in urban areas where action is urgently needed in order to comply with Air Quality Directives. This is in accordance with the EP first reading, where references to air quality and, in particular, PM<sub>10</sub> and NO<sub>x</sub>, were introduced in various parts of the Directive.*

Grozījums Nr. 23

1. PANTA 6. PUNKTA B) APAKŠPUNKTS

9. panta 2. punkts (Direktīva 1999/62/EK)

**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.**

**2) Dalībvalstis nosaka, kā izlietojami ieņēmumi no maksām par autoceļu infrastruktūras lietošanu. Lai veicinātu transporta tīkla attīstību kopumā, ieņēmumi no maksām būtu jāizlieto transporta sektora labā un visas transporta sistēmas pilnveidošanai.**

## Pamatojums

*Serious reinvestment in EU transport infrastructure is an urgent priority to support the continued integration of the internal market. Nevertheless the principle of subsidiarity let the choice to the Member States to provide compensation in case of using the revenue other than in transport sector.*

Grozījums Nr. 24

1. PANTA 8. PUNKTS

11. pants (Direktīva 1999/62/EK)

11. pantu aizstāj ar šādu tekstu:

Ne vēlāk kā 5 gadus pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu 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.

11. pantu aizstāj ar šādu tekstu:

Ne vēlāk kā 5 gadus pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu 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 *nomaļos* reģionos, investīciju līmeni sektorā un direktīvas ieguldījumu ilgtspējīgas transporta politikas mērķu sasniegšanā.

***Ne vēlāk kā 2 gadus pēc [šīs direktīvas transponēšanas termiņš] Komisija iesniedz (1) plaši izmantojamu, pārskatāmu un saprotamu modeli visu ārējo izmaksu, t. i. , vides kaitējuma, ceļu noslogotības un ar veselību saistīto izmaksu, novērtējumam, kas būtu izmantojams kā pamats turpmāko infrastruktūru nodevu aprēķiniem. Šim modelim sekotu (2) rezultātu analīze, kas raksturotu visu transporta veidu ārējo izmaksu internalizāciju, un stratēģija pakāpeniskai un pārdomātai šī modeļa attiecināšanai uz visiem transporta veidiem.***

Līdz ar ziņojumu ***un modeli*** iesniedz priekšlikumus Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas turpmāku pārskatīšanu.

***Ja saistībā ar ārējo izmaksu internalizāciju pārskatītā direktīva netiek pieņemta trīs gadus pēc modeļa iesniegšanas, lai atspoguļotu minimālās, ar infrastruktūru saistītās izmaksas, dalībvalstis drīkst pievienot ne vairāk kā 60% no izmaksām, kas saistītas ar infrastruktūru.***

Dalībvalstis iesniedz nepieciešamo informāciju Komisijai ne vēlāk kā..."

Dalībvalstis iesniedz nepieciešamo informāciju Komisijai ne vēlāk kā..."

*Pamatojums*

*The request for a model is in conformity with EP first reading. It is needed to ensure the future application of the polluter pays principle for all modes of transport.*

Grozījums Nr. 25  
1. PANTA 9. PUNKTS  
II pielikums (Direktīva 1999/62/EK)

	Ne vairāk kā trīs asis	Ne mazāk kā četras asis		Ne vairāk kā trīs asis	Ne mazāk kā četras asis
EURO un	<b>1 020</b>	<b>1 648</b>	EURO 0	<b>1 332</b>	<b>2 223</b>
EURO I			EURO I	<b>1 158</b>	<b>1 933</b>
EURO II un	<b>904</b>	<b>1 488</b>	EURO II	<b>1 008</b>	<b>1 681</b>
EURO III			EURO III	<b>876</b>	<b>1 461</b>
EURO IV un	<b>797</b>	<b>1 329</b>	EURO IV un		
<b>EURO V un EEV</b>			<b>mazāk piesārņojošs</b>	<b>797</b>	<b>1 329</b>

*Pamatojums*

Grozījums Nr. 26  
II PIELIKUMS  
III pielikuma 1. punkta 1. apakšpunkts (Direktīva 1999/62/EK)

Ja nav paredzēts piemērot vienotu autoceļa nodevu iekasēšanas režīmu visā Eiropas autoceļu tīklā, dalībvalsts precīzi norāda to

Ja nav paredzēts piemērot vienotu autoceļa nodevu iekasēšanas režīmu visā Eiropas autoceļu 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.***

tīkla daļu vai daļas, kurās paredzēts piemērot autoceļa nodevu iekasēšanas režīmu, kā arī sistēmu, ko tā izmanto, lai klasificētu transportlīdzekļus nodevu variēšanas vajadzībām.

*Pamatojums*

*Since tolls are to be levied anyway from upwards of 3.5 tonnes, this stipulation is not required.*

Grozījums Nr. 27

II PIELIKUMS

III pielikuma 2.1. punkta 6. apakšpunkts (Direktīva 1999/62/EK)

***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.

Kravas transportlīdzekļiem izmaksas sadala, ievērojot objektīvus un pārskatāmus kritērijus, ņemot vērā tīklā paredzamās smago kravas transportlīdzekļu satiksmes īpatsvaru un ar to saistītās izmaksas. Kravas transportlīdzekļu kilometrāžu šajā nolūkā drīkst koriģēt ar objektīvi pamatotiem „ekvivalences koeficientiem”, piemēram, 4. punktā izklāstītajiem.

*Pamatojums*

*Since tolls are to be levied anyway from upwards of 3.5 tonnes, this stipulation is not required.*

Grozījums Nr. 28

II PIELIKUMS

III pielikuma, 4. punkta ievaddaļa (Direktīva 1999/62/EK)

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

***Kravas*** transportlīdzekļu satiksmes daļa, ekvivalences koeficienti un korekcijas mehānisms

*Pamatojums*

*Since tolls are to be levied anyway from upwards of 3.5 tonnes, this stipulation is not required.*

Grozījums Nr. 29

II PIELIKUMS

III pielikuma 4. punkta 1. ievilkums (Direktīva 1999/62/EK)

- 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.

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

*Pamatojums*

*Since tolls are to be levied anyway from upwards of 3.5 tonnes, this stipulation is not required.*

## PASKAIDROJUMS

### A. Introduction

The revision of the Directive on charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructure (1999/62/EC) is one of the key priorities of the current European Transport policy. In the White Paper on European Transport policy until the year 2010 the European Commission has stated that one of the main reasons for the existing imbalance in the transport system is that the transport modes do not always pay the costs for which they are responsible. On the occasion of the adoption of the resolution concerning the White Paper (COM (2001) 370) on February 12<sup>th</sup> 2003 the European Parliament confirmed to be in favour of **charging for the use of infrastructure** and charging the connected **external costs**. The conclusions of the European Council of Göteborg in June 2001 are of similar purport.

General aims are:

- **harmonisation** of the transport tariffs in all Member States in order to strengthen the internal market
- a **fair system of charging** for the use of infrastructure based on the ‘user pays’ and the ‘polluter pays’ principles, accompanied by the internalisation of both the costs of infrastructure and the external costs for all transport modes
- **homogeneous methods** for the calculation of the costs of the transport modes
- Transport policy instruments for governments, based on the costs of infrastructure, and aimed at promoting the use of transportation with the **least environmental impact** and stimulating **new investments in transport infrastructure**

In this context the Commission has proposed in July 2003 a revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EG), in order to elaborate this approach for road transport.

Reaching an agreement about the revision of this Directive is urgent, as an increasing number of Member States contemplates implementing tolling and/or road charging. On the one hand because of investments which are necessary to satisfy the growing demand for transport infrastructure. Because of budget restrictions the appeal to private funds, several forms of public-private partnership and mainly concessions increases. On the other hand instruments and investments are needed to fight congestion, air pollution, noise and also to improve road safety and sustainable transport.

### B. Parliament's first reading and the Council common position

The European Parliament decided in first reading on 20 April 2004 and formulated some important wishes: the Parliament introduced a definition for external costs and requested that the Commission should develop uniform calculation principles, based on scientifically recognised data, which will clear the way for future internalisation of external costs. The Parliament also expressed the wish for more possibilities for toll variation and agreed with the Commission proposal regarding the scope of the Directive. These wishes are not covered in the common position approved by Council.

## - The scope of the Directive

The **geographical scope**: In first reading the European Parliament expresses the wish, in line with the Commission's proposal, to have tolls and user charges applied **to the whole of the trans-European road network**. If Member States introduce tolls on the main road network, these should also be in accordance with the Eurovignette Directive.

However, in the Council's opinion, tolls or user charges should only be applied to the TEN-network or "**parts of it**" (art. 7.1). For all other roads, including the 'main road network', the Member States have the freedom to introduce other tolling arrangements as the possible extension of the Directive to the main road network has been cancelled from the Parliament's first reading.

This means Member States will have the freedom to pick and choose where they want to apply tolls, even on the trans-European road network.

Parliament agreed with the Commission that Member States may maintain or introduce tolls and/or user charges applicable to **vehicles** with a maximum permissible laden weight of over 3.5 tonnes. The Council, contrary to both the European Parliament's first reading and the Commission proposal, gives Member States the choice to maintain or introduce tolls and/or user charges from 12 tonnes upwards (art. 7.1 a). This might work out as an incentive to the use of smaller (and thus more) vehicles, which will have a negative impact on the environment and on congestion.

## - The definition of 'construction' costs and 'weighted average toll'

The common position contains an elaborate definition of **construction costs** (art 2). The Council added elements out of art. 7.9 regarding the weighted average toll, as well as wishes of some Member States. The Council's definition explicitly includes the finance costs which are defined as interest on borrowed money and return (dividend + capital gains) on equity. With this, Council accepts Parliament's approach in first reading. This is an important element to attract private capital for concessions and other PPP's.

The Commission proposed to allow Member States to recover costs which are not older than 15 years and the EP proposed in its amendment 21 to limit the possibilities to recover only costs not yet amortised at the moment of entry into force of this Directive. The Council, however, proposes to widen the period of recovery to 30 years, unless the design lifetime of an infrastructure project is longer than 30 years but it should not be less than 20 years. This of course creates more possibilities for Member States to "calculate back in time" to recover their costs.

The Commission included in the **weighted average toll** (art. 7.9) the infrastructure costs designed to reduce nuisance related to noise and costs of actual payment made by infrastructure operators corresponding to objective environmental elements such as soil contamination. The Parliament's amendment 28 also mentioned investments for prevention of accidents. Council included these types of costs in the construction costs (art 2).

In addition to the Commission's proposal, the Parliament's amendment 28 states that the weighted average toll shall also be related to: "the costs corresponding to **objective environmental elements** such as for example atmospheric pollution, including congestion

costs where these can be objectively quantified by a methodology duly adopted at European level for the purpose of such calculations.” This has been removed in the Council’s text, and must be judged in relation to Council’s rejection of introducing external costs in this Directive.

### **- The external costs**

The European Parliament added to the Commission’s proposal a definition of **external costs**. (art. 2 f). The Parliament also added a recital which stated that the Commission should develop uniform calculation principles, based on scientifically recognised data, which will clear the way in the future for the internalisation of external costs. The Council excluded this article and recital from the text. This is not consistent with the Commission’s White Paper and the European Council’s conclusions of its meeting in Göteborg in 2001.

### **- Toll variation and mark-up**

In addition to the European Parliament’s first reading, the Council added (art 7.10) a number of explicit conditions which have to be fulfilled when applying the **toll variations** (proportionality, transparency, no discrimination, not designed to generate additional revenue, linear). In this the Council accepted Parliament’s wish, expressed in amendment 12, that the variation of tolls may not lead to a rise of the weighted average tolls.

The Council strengthened the toll variation in such a way that, for (1) EURO emission classes and/or for (2) time of day, type of day or season, the toll rates may vary 100%. This means that Council increases the total maximum variety of the rates to 200 %. With this, the Council shows awareness of the importance of aims such as combating environmental damage, tackling congestion and promoting road safety.

However, Council did not agree with EP wishes to include other elements such as variation according to the vehicle type based on its road damage class, the environmental sensitivity of the area and the level of PM10 and NOx level.

The possibility to add a **mark up** to the tolls for mountainous areas (art. 7.10, 7.11) has been maintained. Together with the Commission the Council is not in favour of the Parliament’s amendment 30 to add a mark up for urban areas. Furthermore, a difference with both the Commission's proposal and the European Parliament's first reading (where the mark up was 25 % as a general rule) is that the "normal" mark up is 15 %. However, for frontier sections of the priority projects of the TEN's, the mark up can be 25 %.

It should be pointed out that the yield of this mark up is **earmarked** for priority projects of European interest in the same corridor. This means that cross financing (financing road-rail) is possible, and that the mark-up is closely linked to a specific alternative project which is to be submitted to the Commission.

The Council also introduces a more elaborate article on **discounts for frequent users** (art. 7.4 b, 7.4 c). This allows frequent users to be granted a discount of maximum 13 % of their "normal" toll. These discounts or reductions should be transparent and correspond to real savings in administrative costs.

### **- Concessions**



The European Parliament's amendment 24 introduces a definition for concessions in the Directive. However, with amendment 9 Parliament made clear that the rights of existing concessions may not be affected. The Council followed this approach for the existing concessions. For new concessions a set of special arrangements is developed (art. 7A,1a). The Council's proposal for new concession tolls is that the toll tariffs shall not be higher than if the toll was calculated according to the principles of the Directive (Annex III). In this way there is a ceiling on toll tariffs, which seems quite reasonable.

As an increasing amount of road infrastructure needs to be built, exploited and financed via a public-private-partnership and is therefore subject to concession arrangements, the rapporteur points out the importance of clear, straightforward rules which prevent unfair competition.

### C. Concluding remarks

The common position seems a workable starting point for European Parliament's second reading. Obviously further steps in internalising external costs are missing, although Council shows awareness of the importance of strengthening environmental elements. It is remarkable that the Council introduces more flexibility for the Member States, and includes special interest of some of them. To some extent that is understandable, although too much freedom undermines the aims of this Directive. A European approach to achieve harmonised common principles for the use of infrastructure and tolls and/or user charges in the Member States, improve sustainable transport and improve a level playing field is necessary.

In this setting Parliament's rapporteur tabled a limited number of essential amendments, which have an added value towards the common position. These amendments express Parliament's position in first reading, and are aimed at improving the common position. Parliament's rapporteur wants to express the wish for an agreement in second reading. Of course this will depend on the willingness of the Council to accept the wishes of Parliament.

Regarding the **geographical scope of the Directive** the rapporteur suggests to reintroduce the position of Parliament in first reading, although some consideration for the Council's wish for more flexibility is justifiable. Therefore an amendment is tabled which stated that exemptions should be subject to **objective criteria** regarding congestion and pollution level. The rapporteur also reintroduces the 3.5 tonnes **weight limit**.

The rapporteur suggests to reintroduce European Parliament's amendment regarding the definition of **external costs**. She also proposes to reintroduce the request for a model for assessment of external costs. Keeping in mind the aims expressed in the White Paper it is important to develop a model for all modes of transport. The European Commission recently stated that it is already working on a study on the internalisation of the external costs for all modes of transport, including an impact analysis. The rapporteur wants to encourage the European Commission in this.

The Council shows awareness of the importance of aims such as combating environmental damage, tackling congestion and promoting road safety. This is for instance the case in the approach regarding the **variation of tolls**. Parliament's rapporteur wants to strengthen this approach by reintroducing Parliament's wish to make it possible to vary tolls according to the level of PM10 and NOx. These can be considered to be objective measures which are mainly

for the benefit of highly polluted regions and urban areas. Second is an addition to article 7 which states that no later than 2010, Member States shall be required to vary rates of which tolls are charges on Euro classes and/or levels of PM10 and NOx. Third, the rapporteur wants to reintroduce Parliament's position regarding variation on Euro-classes for road charging .

The rapporteur reintroduced some amendment from first reading to assure that Member States apply the Directive in a way that insures **compensation** will be proportionate and without discrimination.

Your rapporteur is convinced that the common position together with the proposed amendments is an important step in providing a transparent and harmonised European system for the calculation of tolls and/or road charging for heavy goods vehicles. The Directive will provide clarity to all parties involved and it contributes significantly to the improvement of sustainable transport and the improvement of investments in infrastructure.

## PROCEDŪRA

<b>Virsraksts</b>	Padomes kopējā nostāja, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem
<b>Atsauces</b>	9856/1/2005 – C6-0274/2005 – 2003/0175(COD))
<b>Pirmā lasījuma datums EP – P numurs</b>	20.4.2004 P5_TA(2004)0305
<b>Komisijas priekšlikums</b>	KOM(2003)0448 – C5-0351/2003
<b>Datums, kad kopējā nostāja tika paziņota plenārsēdē</b>	8.9.2005
<b>Komiteja, kas atbildīga par jautājumu</b> Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 8.9.2005
<b>Atzinumu sagatavoja</b> Iecelšanas datums	<i>Corien Wortmann-Kool</i> 4.7.2005
<b>Previous rapporteur(s)</b>	<i>Luigi Cocilovo</i>
<b>Izskatīšana komitejā</b>	30.8.2005 13.9.2005 11.10.2005
<b>Pieņemšanas datums</b>	14.11.2005
<b>Galīgā balsojuma rezultāti</b>	+: 21 –: 2 0: 18
<b>Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Ronald Gewalt, Ewa Hedkvist Petersen, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Bogusław Liberadzki, Robert Navarro, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle</i>
<b>Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Bernadette Bourzai, Karin Scheele</i>
<b>Aizstājējs(-i) (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Nathalie Griesbeck, Elisabeth Jeggle, Sepp Kusstatscher, Helmuth Markov, Francesco Musotto, Zita Pleštinská, Willem Schuth, Kathy Sinnott, Dominique Vlasto</i>
<b>Iesniegšanas datums</b>	30.11.2005 A6-0377/2005
<b>Piezīmes (ši informācija pieejama tikai vienā valodā)</b>	...