

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0377/2005

30.11.2005

*****II**

SOOVITUS TEISELE LUGEMISELE

Nõukogu ühine seisukoht võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (9856/2005 – C6-0274/2005 – 2003/0175(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Corien Wortmann-Kool

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
antud hääle enamus
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- **II koostöömenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete hääleteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- *** nõusolekumenetlus
parlamendi liikmete hääleteenamus, v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ning ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete hääleteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine)
antud hääle enamus ühise teksti heakskiitmiseks

(Antud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile ***paksus kaldkirjas***. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele abiks lõpliku teksti ettevalmistamisel ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või puudused antud tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lk

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT .	5
EXPLANATORY STATEMENT.....	21
EXPLANATORY STATEMENT.....	21
MENETLUS.....	26

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

nõukogu ühise seisukoha kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (9856/2005 – C6-0274/2005 – 2003/0175(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: teine lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse nõukogu ühist seisukohta (9856/2005 – C6-0274/2005);
 - võttes arvesse oma seisukohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule komisjoni poolt tehtud ettepaneku kohta esimesel lugemisel¹ (KOM(2003)0448)²;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 62;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni soovitusel teisele lugemisele (A6-0377/2005),
1. kiidab ühise seisukoha muudetud kujul heaks;
 2. teeb presidendile ülesandeks esitada oma seisukoht nõukogule ja komisjonile.

Nõukogu ühine seisukoht

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1 PEALKIRI

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ **raskete** kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest

Justification

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

¹ ELT C 104, 30.4.2004, lk.

² ELT... ELTs seni avaldamata.

Muudatusettepanek 2
PÕHJENDUS 2

(2) Maantee infrastruktuuri kasutamise maksustamise õiglasem süsteem on otsustava tähtsusega säästva transpordi edendamisel ühenduses. Eesmärk, milleks on kasutada olemasolevat teedevõrku optimaalselt ja saavutada selle negatiivse mõju märkimisväärne vähenemine, tuleks kestva majanduskasvu ja siseturu nõuetekohase toimimise huvides saavutada ettevõtjatele lisakoormust kehtestamata.

(2) Maantee infrastruktuuri kasutamise maksustamise õiglasem süsteem, **mille aluseks on põhimõtted “kasutaja maksab” ja “saastaja maksab”**, on otsustava tähtsusega säästva transpordi edendamisel ühenduses. Eesmärk, milleks on kasutada olemasolevat teedevõrku optimaalselt ja saavutada selle negatiivse mõju märkimisväärne vähenemine, tuleks kestva majanduskasvu ja siseturu nõuetekohase toimimise huvides, **sealhulgas ka kaugemates piirkondades**, saavutada **topeltmaksustamisest hoidudes** ning ettevõtjatele lisakoormust kehtestamata.

Justification

Re-introducing approach EP from first reading.

Muudatusettepanek 3
PÕHJENDUS 3 A (uus)

(3 a) 15.–16. juuni 2001. aasta Göteborgi Euroopa Ülemkogu deklareeris järel duste lõikes 29, et tasakaalustatud transpordipoliitika peab käsitlema kasvavat liiklusmahtu ja ummikute teket, müra ja saastamist ning ergutama keskkonnasõbralike transpordivahendite kasutamist ning sotsiaal- ja keskkonnamaksude tüüel määral arvessevõtmist.

Justification

Muudatusettepanek 4
PÕHJENDUS 5

(5) Rahvusvahelised maanteeveod on koondunud üleeuroopalisele

(5) Rahvusvahelised maanteeveod on koondunud üleeuroopalisele

maanteetranspordi võrgule. Lisaks sellele on siseturu nõuetekohane toimimine oluline kaubanduslike vedude seisukohalt. Seega tuleb ühenduse raamistikku kohaldada ka kaubanduslike vedude suhtes, mis toimuvad üleeuroopalisel teedevõrgul, nagu määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuses nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta. ***Liikmesriikidel peaks subsidiaarsuse põhimõtte alusel olema vabadus kohaldada vastavalt asutamislepingule teemakse ja/või kasutusmakse teedel, mis jäävad väljapoole üleeuroopalist teedevõrku.***

maanteetranspordi võrgule. Lisaks sellele on siseturu nõuetekohane toimimine oluline kaubanduslike vedude seisukohalt. Seega tuleb ühenduse raamistikku kohaldada ka kaubanduslike vedude suhtes, mis toimuvad üleeuroopalisel teedevõrgul, nagu määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuses nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta. ***Liikluse kõrvalesuunamise vältimiseks, millel võivad maanteeohutuse seisukohast olla tõsised tagajärjed, ning transpordivõrgu optimaalseks kasutamiseks peab liikmesriikidel olema võimalik kehtestada maks igasugusele maanteele, mis konkureerib üleeuroopalise võrguga (põhiteedevõrguga).*** ***Subsidiaarsuspõhimõtte kohaselt saavad liikmesriigid ning piirkondlikud ja kohalikud võimud oma volituste piires vastavalt asutamislepingu sätetele lisaks üleeuroopalise maanteevõrgu teemaksudele ja/või kasutusmaksudele rakendada ka teisi teemakse ja/või kasutusmakse. Lisaks käesoleva direktiivi sätetele võivad liikmesriigid või vastavad pädevad asutused kohaldada täiendavaid linnaliiklusmakse ning reguleerivaid makse kõigil teedel, eriti linnapiirkondades, sealhulgas linnapiirkonda läbivatel üleeuroopalisse võrku (TEN) kuuluvatel teedel, vastavalt direktiivi 1999/62/EÜ artiklile 9.***

Muudatusettepanek 5 PÕHJENDUS 6

(6) Teemaksusüsteemide rakendamise tasuvuse eesmärgil ei pea tingimata kogu infrastruktuur, mille suhtes teemaks on kehtestatud, olema juurdepääsupiirangutega, kus kontrollitakse nõutava teemaksu tasumist. Liikmesriigid võivad käesolevat direktiivi rakendada,

(6) Teemaksusüsteemide rakendamise tasuvuse eesmärgil ei pea tingimata kogu infrastruktuur, mille suhtes teemaks on kehtestatud, olema juurdepääsupiirangutega, kus kontrollitakse nõutava teemaksu tasumist. Liikmesriigid võivad käesolevat direktiivi rakendada,

kasutades teemaksu ainult teatavates teemaksuga seotud infrastruktuuri kohtades.

kasutades teemaksu ainult teatavates teemaksuga seotud infrastruktuuri kohtades. ***Eelnimetatu ei tohi olla diskrimineeriv väljastpoolt liikmesriiki pärit transpordi suhtes.***

Justification

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

Muudatusettepanek 6 PÕHJENDUS 11

(11) Juhtudel kui liikmesriigid kehtestavad üleeuroopalisel teedevõrku kuuluvate teede puhul tee- või kasutusmaks, ***peaksid nimetatud teed olema liikmesriikide hoolduskavades asjakohase prioriteetsuse tasemega.***

(11) Juhtudel kui liikmesriigid kehtestavad üleeuroopalisel teedevõrku kuuluvate teede puhul tee- või kasutusmaks, ***tuleks sellest tulenevaid tuluseid kasutada asjaomase infrastruktuuri ja kogu transpordisektori hoolduseks, pidades silmas transpordivõrkude tasakaalustatud ja säästvat arengut.***

Muudatusettepanek 7 PÕHJENDUS 12

(12) Erilist tähelepanu tuleks pöörata mägipiirkondadele nagu Alpid või Püreneed. Suurte uute infrastruktuuriprojektide käivitamine on tihti ebaõnnestunud selleks vajalike märkimisväärsete rahaliste vahendite puudumise tõttu. Seetõttu võib sellistes piirkondades nõuda kasutajatelt hinnalisandi maksmist, et rahastada olulisi väga kõrge Euroopa väärtusega projekte, sealhulgas selliseid projekte, mis hõlmavad mõnda teist transpordiliiki samas transpordikoridoris. Kõnealune summa peaks olema seotud projekti kuludega. Samuti peaks see olema seotud teemaksude algtasemega, et vältida mis tahes koridoris kunstlikult kõrgeid makse, mille tulemuseks võib olla liikluse ümbersuundumine teistesse koridoridesse, mis põhjustaks kohalikke liiklusummikuid ja võrkude ebatõhusat kasutamist.

(12) Erilist tähelepanu tuleks pöörata mägipiirkondadele nagu Alpid või Püreneed. Suurte uute infrastruktuuriprojektide käivitamine on tihti ebaõnnestunud selleks vajalike märkimisväärsete rahaliste vahendite puudumise tõttu. Seetõttu võib sellistes piirkondades nõuda kasutajatelt hinnalisandi maksmist, et rahastada olulisi väga kõrge Euroopa väärtusega projekte, sealhulgas selliseid projekte, mis hõlmavad mõnda teist transpordiliiki samas transpordikoridoris. Kõnealune summa peaks olema seotud projekti kuludega. Samuti peaks see olema seotud teemaksude algtasemega, et vältida mis tahes koridoris kunstlikult kõrgeid makse, mille tulemuseks võib olla liikluse ümbersuundumine teistesse koridoridesse, mis põhjustaks kohalikke liiklusummikuid ja võrkude ebatõhusat kasutamist. ***See ei puuduta direktiivi 1999/62/EÜ artikli 9 sätteid linnaliiklusmaksude ja reguleerivate***

Muudatusettepanek 8
PÕHJENDUS 14

(14) Et tagada infrastruktuuri kasutamise maksustamissüsteemi järjekindel ja ühtlustatud kohaldamine, tuleks uue teemaksude korralduse puhul arvestada kulusid kooskõlas **teatavate** üldpõhimõtetega või määrata kindlaks kulude tase, mis ei oleks kõrgem nende põhimõtete rakendamisel saadavast tasemest. Neid nõudeid ei tuleks kohaldada olemasolevate korralduste suhtes, välja arvatud juhul, kui neid tulevikus oluliselt muudetakse. Sellised olulised muudatused hõlmavad teemaksude süsteemi algsete tingimuste mis tahes märkimisväärsed muudatusi, mis tulenevad teemaksude süsteemi halduriga sõlmitud lepingu muutmisest, kuid ei hõlma esialgses süsteemis ette nähtud muudatusi. Kontsessioonilepingute puhul võib olulisi muudatusi kaasa tuua riigihanke protsess. Et saavutada süsteemi läbipaistvus, takistamata seejuures turumajanduse ning avaliku sektori ja erasektori partnerluse toimimist, peaksid liikmesriigid edastama komisjonile ühikuväärtused ja muud näitajad, mida nad kavatsevad rakendada maksude erinevate kuluelementide arvestamisel, või kontsessioonilepingute puhul asjaomase lepingu ja aluspõhimõtted, et komisjonil oleks võimalik esitada oma arvamus. Arvamused, mis komisjon võttis vastu enne uue teemaksude korralduse kehtestamist liikmesriikides, ei piira mingil määral komisjoni asutamislepingu järgset kohustust tagada ühenduse õiguse kohaldamine.

(14) Et tagada infrastruktuuri kasutamise maksustamissüsteemi järjekindel ja ühtlustatud kohaldamine, tuleks uue teemaksude korralduse puhul arvestada kulusid kooskõlas **III lisas toodud üldpõhimõtetega** üldpõhimõtetega või määrata kindlaks kulude tase, mis ei oleks kõrgem nende põhimõtete rakendamisel saadavast tasemest. Neid nõudeid ei tuleks kohaldada olemasolevate korralduste suhtes, välja arvatud juhul, kui neid tulevikus oluliselt muudetakse. Sellised olulised muudatused hõlmavad teemaksude süsteemi algsete tingimuste mis tahes märkimisväärsed muudatusi, mis tulenevad teemaksude süsteemi halduriga sõlmitud lepingu muutmisest, kuid ei hõlma esialgses süsteemis ette nähtud muudatusi. Kontsessioonilepingute puhul võib olulisi muudatusi kaasa tuua riigihanke protsess. Et saavutada süsteemi läbipaistvus, takistamata seejuures turumajanduse ning avaliku sektori ja erasektori partnerluse toimimist, peaksid liikmesriigid edastama komisjonile ühikuväärtused ja muud näitajad, mida nad kavatsevad rakendada maksude erinevate kuluelementide arvestamisel, või kontsessioonilepingute puhul asjaomase lepingu ja aluspõhimõtted, et komisjonil oleks võimalik esitada oma arvamus. Arvamused, mis komisjon võttis vastu enne uue teemaksude korralduse kehtestamist liikmesriikides, ei piira mingil määral komisjoni asutamislepingu järgset kohustust tagada ühenduse õiguse kohaldamine.

Justification

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

Muudatusettepanek 9
PÕHJENDUS 14 A (uus)

Et tagada tulevikus põhimõtte, et saastaja maksab, rakendamine kõikidele transpordiliikidele, tuleks välja töötada ühtsetel ja teaduslikult tunnustatud andmetel põhinevad arvestuspõhimõtted, mis võimaldavad kõikide veoviiside väliskulude asjakohast arvestamist. Edasisel rakendamisel tuleks arvesse võtta maantee transpordiettevõtetele juba praegu langevat maksukoormust, nagu sõidukimaksud ja kütuseaktsiis.

Muudatusettepanek 10
Põhjendus 14 b (uus)

(14 b) Et vältida liikluse kõrvalesuunamist ELi liikmesriikide ja kolmandate riikide erineva korra tõttu, peaks komisjon püüdma hoolitseda, et rahvusvaheliste lepingute ettevalmistamisel ei võtaks kolmandad riigid mingeid meetmeid, nagu näiteks transiidiõiguse kauplemissüsteem, mis võiks transiitliiklusele diskrimineerivalt mõjuda.

Muudatusettepanek 11
ARTIKLI 1 PUNKTI 1 ALAPUNKT B
Artikli 2 punkt -aa (uus) (direktiiv 1999/62/EÜ)

-aa) põhiteedevõrk – üleeuroopaline teedevõrk ja kõik muud teed, kuhu liiklus võidakse üleeuroopaliselt teedevõrgult kõrvale suunata ja mis selle võrgu teatavate osadega otseselt konkureerib;

Muudatusettepanek 12
ARTIKLI 1 PUNKTI 1 ALAPUNKT B
Artikli 2 punkt a c a (uus) (direktiiv 1999/62/EÜ)

a c a) väliskulud – kulud, mida ilmselgelt põhjustab maanteeveosüsteem, aga mida

ei arvestata selle teenuste turuhindades. Need võivad hõlmata ummiku- ja keskkonnakulusid, nagu näiteks kohalik ja üldine õhusaaste, müra, maastikukahjustused, ja sotsiaalkulusid, nagu näiteks tervishoiukulud ja kaudsed avariikulud, mida kindlustus ei kata.

Muudatusettepanek 13
ARTIKLI 1 PUNKT 1 A (uus)
Artikli 6 lõike 2 sissejuhatav osa (direktiiv 1999/62/EMÜ)

1 a) Artikli 6 lõike 2 sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

2. Ilma et see piiraks artikli 7b kohaldamist, võivad liikmesriigid kohaldada vähendatud maksumäärasid või maksuvabastusi järgmiste sõidukite suhtes:

Muudatusettepanek 14
ARTIKLI 1 PUNKTI 2 ALAPUNKT A
Artikli 7 lõige 1 (direktiiv 1999/62/EMÜ)

1. 1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada teemaksud ja/või kasutusmaksud üleeuroopalise teedevõrgu **või selle võrgu osade** suhtes ainult lõigetes 2 kuni 12 sätestatud tingimustel. *See* ei piira liikmesriikide õigust kohaldada asutamislepingu kohaselt teemakse ja/või kasutusmakse teede suhtes, **mis ei kuulu üleeuroopaliselle teedevõrku**, või mootorsõidukite suhtes, mida ei ole üleeuroopalise teedevõrgu kontekstis hõlmatud mõistega “sõiduk”.

1. 1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada teemaksud ja/või kasutusmaksud üleeuroopalise teedevõrgu suhtes ainult lõigetes 2 kuni 12 sätestatud tingimustel. **Pärast komisjoni teavitamist võivad liikmesriigid laiendada teemaksude ja kasutusmaksude kehtestamist muude peateede võrgu maantee suhtes. Nimetatud laienduste kindlaksmääramisel tagavad liikmesriigid kooskõlastatuse nende maanteeade pädevate asutustega, kus laiendusi rakendatakse, et tagada nende teemaksude ja/või kasutusmaksude vastavus muudele maksusüsteemidele, mis toimivad kohalikul või piirkondlikul tasandil. See direktiiv ei piira liikmesriikide õigust kohaldada asutamislepingu eeskirjade kohaselt teemakse ja/või kasutusmakse teiste teede suhtes või mootorsõidukite suhtes, mida ei ole üleeuroopalise teedevõrgu kontekstis hõlmatud mõistega “sõiduk”.**

Justification

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

Muudatusettepanek 15
ARTIKLI 1 PUNKTI 2 ALAPUNKT A
Artikli 7 lõige 1 a (uus) (direktiiv 1999/62/EMÜ)

1. Pärast komisjoni teavitamist vastavalt artikli 9c lõikes 2 viidatud menetlusele
– võivad liikmesriigid vabastada tee- või kasutusmaksudest teedevõrgu osa(d), kus

1. on vaja ergutada ja säilitada eraldatud või majanduslikult nõrkade piirkondade majanduslikku integratsiooni; või

2. on vaja vältida negatiivseid stiimuleid liikluse kõrvalesuunamiseks;

– võivad liikmesriigid kohaldada tee- või kasutusmaksu teedevõrgu osale või osadele, kui see on vajalik konkreetsete TEN-teedeprojektide elluviimiseks, st avaliku ja erasektori partnerluse jaoks.

Justification

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.

Muudatusettepanek 16
ARTIKLI 1 PUNKTI 2 ALAPUNKT A
Artikli 7 lõige 2 (direktiiv 1999/62/EMÜ)

2. Liikmesriik võib **otsustada** säilitada või kehtestada teemaksud ja/või kasutusmaksud, mida kohaldatakse ainult sõidukitele, mille maksimaalne lubatud täismass on 12 tonni. **Kui liikmesriik otsustab kohaldada teemakse ja/või kasutusmaksu sõidukitele, mille maksimaalne lubatud täismass on alla nimetatud piiri, kohaldatakse käesoleva direktiivi sätteid.**

2 a) Liikmesriik võib säilitada või kehtestada teemaksud ja/või kasutusmaksud, mida kohaldatakse ainult sõidukitele, mille maksimaalne lubatud täismass on 3,5 tonni **või rohkem.**

2 b) Seega jääb liikmesriikides kehtiv kord käesoleva direktiivi jõustumise ajal muutmata. Kuid maantee haldamise korra muutumisel, oluliste tehniliste või tehnoloogiliste muutuste korral maksukogumissüsteemis, hiljemalt aga 2010. aastal langevad kõik 3,5-tonnise või suurema massiga veokid käesoleva direktiivi reguleerimisalasse.

Muudatusettepanek 17

ARTIKLI 1 PUNKTI 2 ALAPUNKT B

Artikli 7 lõige 4 a (direktiiv 1999/62/EMÜ)

"4 a. Liikmesriigid võivad ette näha vähendatud teemaksude määrad või kasutusmaksud või teha teemaksude või kasutusmaksude maksmise kohustusest erandeid sõidukitele, mis on vastavalt nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrusele (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta* vabastatud kohustusest paigaldada sõidumeerik ja seda kasutada, **ning käesoleva direktiivi artikli 6 lõike 2 punktides a ja b hõlmatud juhtudel ja sätestatud tingimustel.**

"4 a. Liikmesriigid võivad ette näha vähendatud teemaksude määrad või kasutusmaksud või teha teemaksude või kasutusmaksude maksmise kohustusest erandeid **käesolevas artiklis loetletud** sõidukitele, mis on vastavalt nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrusele (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta* vabastatud kohustusest paigaldada sõidumeerik ja seda kasutada.

a) Sõidukid, mis kuuluvad relvajõududele, tsiviilkaitsejõududele, tuletõrjeteenistusele või avaliku korra kaitse eest vastutavatele jõududele või mida nad rendivad ilma autojuhita, kui neid sõidukeid kasutatakse vastavalt nimetatud teenistuste kohustustele ja nende järelevalve all;

b) tänavahooldusfirmade sõidukid;

c) sõidukid, mida hädaolukorras kasutatakse humanitaarabitranspordiks või päästeoperatsioonidel;

d) meditsiinilisteks eesmärkideks kasutatavad erisõidukid;

sõidukid, millega tehakse tehnilise arengu eesmärgil või parandus- ja hooldustööde raames tänavatel proovisõite, samuti uued või ümberehitatud sõidukid, mida ei ole veel kasutusele võetud.

Justification

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..

Muudatusettepanek 18
ARTIKLI 1 LÕIKE 2 PUNKT E
Artikli 7 lõike 10 punkt b (direktiiv 1999/62/EMÜ)

10 b) vastavalt punktis a sätestatud tingimustele võib teemaksumäärasid muuta järgmiselt:

- EURO heitgaasikategooriad, nagu on esitatud lisas 0, tingimusel, et ükski teemaks ei ületa rohkem kui 100% võrra teemaksu, mida nõutakse samaväärsete sõidukite eest, mis vastavad rangeimatele heitgaasinormidele, ja/või

– sõltuvalt päevaajast, nädalapäevast või aastaajast, tingimusel, et:

i) mis tahes teemaks ei ole rohkem kui 100% suurem odavaima päevaaja, nädalapäeva või aastaaja ajal nõutavast teemaksust või

ii) kui odavaim periood on nullmääraga, ei ole kõige kallima päevaaja, nädalapäeva või aastaaja maksu lisamäär suurem kui 50% teemaksumäära tasemest, mida muul juhul vastavale sõidukile kohaldatakse.

10 b) vastavalt punktis a sätestatud tingimustele võib teemaksumäärasid muuta järgmiselt:

- EURO heitgaasikategooriad, nagu on esitatud lisas 0, **kaasa arvatud PM10 ja NOx tase**, tingimusel, et ükski teemaks ei ületa rohkem kui 100 % võrra teemaksu, mida nõutakse samaväärsete sõidukite eest, mis vastavad rangeimatele heitgaasinormidele, ja/või

– sõltuvalt päevaajast, nädalapäevast või aastaajast, tingimusel, et:

i) mis tahes teemaks ei ole rohkem kui 100% suurem odavaima päevaaja, nädalapäeva või aastaaja ajal nõutavast teemaksust või

ii) kui odavaim periood on nullmääraga, ei ole kõige kallima päevaaja, nädalapäeva või aastaaja maksu lisamäär suurem kui 50% teemaksumäära tasemest, mida muul juhul vastavale sõidukile kohaldatakse.

Lükkmesriigid peavad teemaksumäärad hiljemalt 2010. aastaks viima vastavusse esimeses taandes sätestatud maksumääradega.

Justification

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

Muudatusettepanek 19
ARTIKLI 1 PUNKTI 2 ALAPUNKT F
Artikli 7 lõige 11 (direktiiv 1999/62/EMÜ)

11. Erandjuhtudel võib mägistes piirkondades asuvate infrastruktuuride korral

11. Erandjuhtudel võib **eriti tundlikes, näiteks** mägistes piirkondades **ja vastavalt**

ja pärast komisjoni teavitamist lisada teatud teelõikude teemaksudele hinnalisandi:

a) kui nendel teelõikudel esineb tõsiseid ummikuid, mis mõjutavad sõidukite vaba liikumist või

b) kui nende teelõikude kasutamisel tekitavad sõidukid märkimisväärset keskkonnakahju,

tingimusel et:

hinnalisandist tekkinud lisatulu **investeeritakse** üleeuroopalist huvi pakkuvatesse prioriteetsetesse projektidesse, mis on määratletud otsuse nr 884/2004/EÜ III lisas ja mis aitavad otseselt kaasa kõnealuste ummikute või keskkonnakahju vähendamisele ning mis asuvad samas transpordikoridoris teelõiguga, mille suhtes kehtestatakse hinnalisand;

hinnalisand, **mida võib kehtestada kooskõlas lõikega 10 muudetud teemaksudele, ei ületa 15 % kaalutud keskmisest teemaksust, mis arvutatakse vastavalt lõikele 9, välja arvatud juhul, kui tekkinud lisatulu investeeritakse üleeuroopalist huvi pakkuvate prioriteetsete projektide piiriülestesse lõikudesse, mis hõlmavad infrastruktuure mägistes piirkondades; sellisel juhul ei tohi hinnalisand olla suurem kui 25 %;**

hinnalisandi kohaldamisega ei kaasne kaubandusliku liikluse ebaõiglast kohtlemist võrreldes muude teekasutajatega;

– infrastruktuuri, mille suhtes tuleb hinnalisandit kohaldada, rahastamiskavad ja uue infrastruktuuri projekti tulude-kulude analüüs esitatakse komisjonile enne hinnalisandi kehtestamist;

ajavahemik, mille jooksul hinnalisand

direktiivile 96/62/EÜ määratletud

linnastutes asuvate infrastruktuuride korral ja pärast komisjoni teavitamist lisada teatud teelõikude teemaksudele hinnalisandi:

a) kui nendel teelõikudel esineb tõsiseid ummikuid, mis mõjutavad sõidukite vaba liikumist või

b) kui nende teelõikude kasutamisel tekitavad sõidukid märkimisväärset keskkonnakahju,

tingimusel et:

hinnalisandist tekkinud lisatulu, mis **on piisav, et võimaldada muude, keskkonnasõbralikumate ja suurt üleeuroopalist huvi pakkuvate transpordi infrastruktuuride investimiskulude ristrahastamist**, näiteks prioriteetsed projektid, mis on määratletud otsuse nr 884/2004/EÜ III lisas ja mis aitavad otseselt kaasa kõnealuste ummikute või keskkonnakahju vähendamisele ning mis asuvad samas transpordikoridoris teelõiguga, mille suhtes kehtestatakse hinnalisand;

hinnalisand **ei ületa 25% teemaksudest;**

– infrastruktuuri, mille suhtes tuleb hinnalisandit kohaldada, rahastamiskavad ja uue infrastruktuuri projekti tulude-kulude analüüs esitatakse komisjonile enne hinnalisandi kehtestamist;

***kohaldub, määratletakse ja piiritletakse
eelnevalt ning see peab olema kooskõlas
rahastamiskavast tulenevate
proгноositavate tuludega ja esitatud
tulude-kulude analüüsiga.***

Justification

Reinstatement of Parliament's approach at 1st reading.

Muudatusettepanek 20
ARTIKLI 1 PUNKT 3 A (uus)
Artikli 7 b pealkiri ja lõige 1 (uus) (direktiiv 1999/62/EMÜ)

3 a) Lisatakse järgmine artikkel:

Artikkel 7 b

***1. Teemaksude hüvitamist tuleb
diskrimineerimata kohaldada kõikide ELi
liikmesriikidest pärit veoettevõtjate suhtes,
olenemata riigist, kus sõidukid on
registreeritud.***

Justification

Muudatusettepanek 21
ARTIKLI 1 PUNKT 3 A (uus)
Artikli 7 b lõige 2 (uus) (direktiiv 1999/62/EMÜ)

***2. Hüvitise määr peab olema vastavuses
makstud teemaksude ja/või
kasutusmaksude määraga. Liikmesriigid
võivad aga lisas nimetatud sõidukiliikide
kaupa välja arvutada hüvitise keskmise
suuruse.***

Justification

Muudatusettepanek 22
ARTIKLI 1 PUNKTI 6 ALAPUNKT A
Artikli 9 lõike 1 punkt c a (direktiiv 1999/62/EMÜ)

c a) reguleerivad maksud, mis on ette nähtud keskkonnamõjude, sealhulgas õhu halva kvaliteedi vastu võitlemiseks

Justification

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, PM₁₀ and NO_x, were introduced in various parts of the Directive.

Muudatusettepanek 23

ARTIKLI 1 PUNKTI 6 ALAPUNKT B
Artikli 9 lõige 2 (direktiiv 1999/62/EMÜ)

2) Liikmesriigid otsustavad subsidiaarsuspõhimõtet järgides teede infrastruktuuri kasutusmaksudest saadud tulude kasutusvaldkonna. Võimaldamaks transpordivõrgu kui terviku arendamist tuleks kasutusmaksudest saadud tulusid kasutada transpordisektori hüvanguks ja kogu transpordisüsteemi optimeerimiseks.

2) Liikmesriigid otsustavad teede infrastruktuuri kasutusmaksudest saadud tulude kasutusvaldkonna. Võimaldamaks transpordivõrgu kui terviku arendamist tuleks kasutusmaksudest saadud tulusid kasutada transpordisektori hüvanguks ja kogu transpordisüsteemi optimeerimiseks.

Justification

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.

Muudatusettepanek 24

ARTIKLI 1 PUNKT 8
Artikkel 11 (direktiiv 1999/62/EMÜ)

Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

Komisjon esitab hiljemalt 5 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamisest ja mõjudest, võttes arvesse tehnoloogia arengut ja liiklustiheduse suundumusi ning hinnates selle mõjusid siseturule, sealhulgas saared,

Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

Komisjon esitab hiljemalt 5 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamisest ja mõjudest, võttes arvesse tehnoloogia arengut ja liiklustiheduse suundumusi ning hinnates selle mõjusid siseturule, sealhulgas saared,

raskesti ligipääsetavad alad ja ühenduse äärealad, hinnates samuti sektorisse tehtud investeeringute taset ja direktiivi panust jätkusuutliku transpordipoliitika eesmärkide saavutamisel.

Vajadusel lisatakse aruandele Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavad ettepanekud direktiivi edasiseks läbivaatamiseks.

Liikmesriigid edastavad komisjonile vajaliku teabe hiljemalt... ";

raskesti ligipääsetavad alad ja ühenduse äärealad, hinnates samuti sektorisse tehtud investeeringute taset ja direktiivi panust jätkusuutliku transpordipoliitika eesmärkide saavutamisel.

Komisjon esitab hiljemalt kaks aastat pärast (direktiivi jõustumise tähtaeg) (1) kehtiva, läbipaistva ja arusaadava väliskulude rahastamismudeli, mis on tulevikus aluseks infrastruktuuri maksude arvutamisele. Nimetatud mudelile lisatakse (2) mõjude analüüs väliskulude arvesse võtmise kohta kõigi vedajate puhul.

Aruandele ja mudelile lisatakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavad ettepanekud direktiivi edasiseks läbivaatamiseks.

Juhul, kui sellist väliskulude arvessevõtmist puudutavat direktiivi muutmist 3 aasta jooksul pärast mudeli esitamist heaks ei kiideta, võivad liikmesriigid lisada mitte rohkem kui 60% infrastruktuurikuludest, et kohandada väliskulude miinimumiga.

Liikmesriigid edastavad komisjonile vajaliku teabe hiljemalt... ";

Justification

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.

Muudatusettepanek 25
ARTIKLI 1 PUNKT 9
II lisa (direktiiv 1999/62/EMÜ)

kuni vähemalt
kolm telge neli telge
EURO ja **1 020 1 648**
EURO I

kuni vähemalt
kolm telge neli telge
EURO 0 **1 332 2 223**
EURO I **1 158 1 933**

EURO II ja **904 1 488**
EURO III
EURO IV ja **797 1 329**
EURO V ja EEV

EURO II **1 008 1 681**
EURO III **876 1 461**
EURO IV ja
vähem saastav 797 1 329

Justification

Muudatusettepanek 26
II LISA
III lisa nr 1, lõige 1 (direktiiv 1999/62/EMÜ)

Juhul kui ühtset teemaksu korraldust ei kohaldata terve TEN teedevõrgu osas, peab liikmesriik täpsustama teedevõrgu osa või osad, mille suhtes teemaksu korraldust kohaldatakse ning millist süsteemi ta teemaksu muutmise eesmärgil sõidukite liigitamisel kasutab. ***Liikmesriigid täpsustavad samuti, kas nad laiendavad enda teemaksu korralduse kohaldamist sõidukite suhtes, mille mass on alla 12 tonni alampiiri.***

Juhul kui ühtset teemaksu korraldust ei kohaldata terve TEN teedevõrgu osas, peab liikmesriik täpsustama teedevõrgu osa või osad, mille suhtes teemaksu korraldust kohaldatakse ning millist süsteemi ta teemaksu muutmise eesmärgil sõidukite liigitamisel kasutab.

Justification

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

Muudatusettepanek 27
II LISA
III lisa nr 2.1, lõige 6 (direktiiv 1999/62/EMÜ)

Raskete kaubaveokite poolt põhjustatud kulud jaotatakse objektiivselt ja läbipaistvalt, võttes arvesse ***raskete*** kaubaveokite liikluse osakaalu teedevõrgu koguliiklusest ja seonduvaid kulusid. ***Raskete*** kaubaveokite poolt läbitud kilomeetreid võib sel eesmärgil korrigeerida objektiivselt põhjendatavate" samaväärsuskordajatega", nagu näiteks punktis 4 sätestatud samaväärsuskordajad.

Raskete kaubaveokite poolt põhjustatud kulud jaotatakse objektiivselt ja läbipaistvalt, võttes arvesse ***raskete kaupade veoliikluse*** osakaalu teedevõrgu koguliiklusest ja seonduvaid kulusid. Kaubaveokite poolt läbitud kilomeetreid võib sel eesmärgil korrigeerida objektiivselt põhjendatavate" samaväärsuskordajatega", nagu näiteks punktis 4 sätestatud samaväärsuskordajad.

Justification

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

Muudatusettepanek 28

II LISA

III lisa nr 4, sissejuhatav osa (direktiiv 1999/62/EMÜ)

Raskete kaubaveokite osakaal liikluses,
samaväärsuskordajad ja
korrektsioonimehhanism

Kaubaveo osakaal liikluses,
samaväärsuskordajad ja
korrektsioonimehhanism

Justification

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

Muudatusettepanek 29

II LISA

III lisa nr 4, esimene taane (direktiiv 1999/62/EMÜ)

– Et asjakohaselt arvesse võtta **raskete** kaubaveokite kasutamisest tulenevaid suurenenud infrastruktuuri ehitus- ja remondikuluseid, peab teemaksude arvutamine põhinema raskete kaubaveokite poolt tegelikult läbitud kilomeetrite või prognoositavalt läbitavate kilomeetrite osakaalul kogu liiklusest, mida võib soovi korral samaväärsuskordajatega korrigeerida.

– Et asjakohaselt arvesse võtta kaubaveokite kasutamisest tulenevaid suurenenud infrastruktuuri ehitus- ja remondikuluseid, peab teemaksude arvutamine põhinema raskete kaubaveokite poolt tegelikult läbitud kilomeetrite või prognoositavalt läbitavate kilomeetrite osakaalul kogu liiklusest, mida võib soovi korral samaväärsuskordajatega korrigeerida.

Justification

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

EXPLANATORY STATEMENT

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 12th 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 Muudatusettepanek 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.

MENETLUS

Pealkiri	Nõukogu ühine seisukoht võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest
Viited	9856/1/2005 – C6-0274/2005 – 2003/0175(COD))
EP 1. lugemise kuupäev – P number	20.4.2004 P5_TA(2004)0305
Komisjoni ettepanek	KOM(2003)0448 – C5-0351/2003
Ühise seisukoha kättesaamisest istungil teada andmise kuupäev	8.9.2005
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 8.9.2005
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Corien Wortmann-Kool 4.7.2005
Endine raportöör	Luigi Cocilovo
Arutamine komisjonis	30.8.2005 13.9.2005 11.10.2005
Vastuvõtmise kuupäev	14.11.2005
Lõpphääletuse tulemused	+: 21 –: 2 0: 18
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	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 Zile
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Bernadette Bourzai, Karin Scheele
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (kodu korra art 178 lg 2)	Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Nathalie Griesbeck, Elisabeth Jeggle, Sepp Kusstatscher, Helmuth Markov, Francesco Musotto, Zita Pleštinská, Willem Schuth, Kathy Sinnott, Dominique Vlasto
Esitamise kuupäev	30.11.2005 A6-0377/2005
Märkused (andmed olemas vaid ühes keeles)	...