



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2017. gada 1. jūnijā
(OR. en)

9672/17

Starpiestāžu lieta:
2017/0114 (COD)

TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2017. gada 1. jūnijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2017) 275 final
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2017) 275 *final*.

Pielikumā: COM(2017) 275 *final*



Briselē, 31.5.2017.
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas
noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma sagatavošanas iemesli un mērķi**

Iekšējā tirgus pienācīgas darbības nodrošināšanā būtiska loma ir efektīvai un uzticamai transporta sistēmai, un transports ir svarīga ekonomikas nozare. Lai gan iekšzemes transporta sistēmā vissvarīgākā loma ir autotransportam, tas rada arī vairākas sociāli ekonomiskas problēmas un kaitējumu videi (piem., klimata pārmaiņas, gaisa piesārņojumu, troksni, satiksmes sastrēgumus). Maksas noteikšanai par ceļu izmantošanu var būt liela nozīme, stimulējot tīrāku un efektīvāku darbību, un tās saskaņota noteikšana ir būtiska, lai nodrošinātu taisnīgu attieksmi pret ceļu lietotājiem un ilgtspējīgu infrastruktūras finansēšanu.

Direktīva 1999/62/EK¹ nodrošina tiesisko regulējumu attiecībā uz maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (SKT) par dažu autoceļu lietošanu. Direktīvas mērķis ir novērst konkurences izkropļojumus starp transporta uzņēmumiem, pakāpeniski saskaņojot transporta nodokļus un izveidojot taisnīgus mehānismus maksas iekasēšanai par infrastruktūras lietošanu. Tā nosaka transporta nodokļu minimālos līmeņus attiecībā uz SKT un kārtību, kā iekasējama maksa par infrastruktūras lietošanu, tostarp maksas diferenciaciju atkarībā no transportlīdzekļu ekoloģiskajiem raksturlielumiem.

Tomēr minētajā direktīvā līdz šim nav noteiktas prasības, kas īpaši ietekmētu transporta radīto CO₂ emisiju apjoma samazināšanu. Autotransporta radītās CO₂ emisijas 2014. gadā joprojām bija par 17 % lielākas nekā 1990. gadā. Šo emisiju lielāko daļu radīja vieglie pasažieru automobiļi (vairāk par 60 %), taču SKT radītā daļa arvien palielinās. Ja pašreizējās tendences saglabāsies, emisiju samazinājums nebūs pietiekams, lai sasniegtu ES mērķus, kas izvirzīti 2030. un 2050. gadam.

Autoceļu infrastruktūra pasliktinās daudzās dalībvalstīs, jo netiek pietiekami uzturēta. Valstu izdevumi autoceļu uzturēšanai laikā no 2006. līdz 2013. gadam ES samazinājās par aptuveni 30 % un 2013. gadā bija 0,5 % no IKP (salīdzinot ar 1,5 % 1975. gadā un 0,8 % 2008. gadā). Tas rada dažāda veida negatīvu ietekmi saistībā ar ekonomikas, sociālajiem un vides aspektiem, tostarp palielina transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas, piesārņojošo vielu un trokšņa emisijas, braukšanas laiku un avāriju skaitu, kā arī negatīvi ietekmē ekonomiskumu.

Esošie tiesību akti attiecas tikai uz SKT, bet attiecībā uz visiem pārējiem transportlīdzekļiem tie nav piemērojami. Šajā jomā, tostarp jo īpaši attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem, un tā kā nav konkrētu ierobežojumu, pastāv risks, ka par īstermiņa uzlīmēm tiks iekasēta salīdzinoši pārāk augsta maksa, tādējādi diskriminējot *vis-à-vis* tos lietotājus, lielākoties ārzemju, kuri minēto infrastruktūru izmanto neregulāri. Cita iespējama problēma saistībā ar diskriminēšanu, kas ir kopīga attiecībā uz visu veidu transportlīdzekļiem, ir tāda, ka savas valsts lietotājiem var tikt piešķirtas kompensācijas, ieviešot no laika atkarīgu maksu.

Autotransporta negatīvā ietekme rada būtiskas izmaksas sabiedrībai. Lai gan vieglie pasažieru automobiļi un vieglie kravas automobiļi rada mazāku kaitējumu infrastruktūrai nekā

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīva 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, OV L 187, 20.7.1999., 42.–50. lpp.

smagdarba transportlīdzekļi (SDT, tostarp SKT un autobusi / tālsatiksmes autobusi), vieglie pasažieru automobiļi izraisa aptuveni 2/3 no ārējām izmaksām (tostarp saistībā ar klimata pārmaiņām, gaisa piesārņojumu, troksni, avārijām un cita veida negatīvu ietekmi), ko rada autotransports, jeb aptuveni 1,8–2,4 % apmērā no IKP.

Turklāt apdzīvotās vietās un ārpus tām pastāvīga problēma ir satiksmes sastrēgumi; tomēr dalībvalstis šo problēmu risina tikai laiku pa laiku. Laiks, kad ir visintensīvākā ceļu satiksme, rada ievērojamas sociālās izmaksas, kuru apmērs ir 1 % no ES IKP. Divas trešdaļas no šīm izmaksām ir attiecināmas uz vieglajiem pasažieru automobiļiem, bet 20–30 % — uz starppilsētu satiksmi.

Šīs iniciatīvas mērķis ir veicināt tādu principu piemērošanu kā “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā”, tādējādi veicinot finansiāli ilgtspējīgu, vidi saudzējošu un sociāli taisnīgu autotransportu.

Iniciatīva atbalsta Normatīvās atbilstības un izpildes programmu (*REFIT*), jo tās mērķis ir panākt vairāku minētās direktīvas noteikumu atjaunināšanu un vienkāršošanu.

- **Atbilstība spēkā esošajiem noteikumiem šajā politikas jomā**

Šīs iniciatīvas mērķis ir trūkumu novēršana esošajā tiesību aktā (Direktīvā 1999/62/EK), lai labāk sasniegtu likumdošanas mērķus. Ierosinātie noteikumi vienkāršotu vairākus direktīvas noteikumus, novēršot autoceļu nodevu diferenciāciju atkarībā no EURO emisiju klases, jo tās priekšrocības pašlaik strauji samazinās, un atceļot apgrūtinātās paziņošanas prasības, jo īpaši saistībā ar maksas iekasēšanu par ārējām izmaksām.

Turklāt tiek ierosināts iekļaut direktīvas piemērošanas jomā autobusus, vieglos pasažieru automobiļus un vieglos kravas automobiļus, tādējādi nodrošinot visā autotransporta nozarē konsekvētāku cenu noteikšanu par infrastruktūras lietošanu. Ņemot vērā iepriekš izskaidroto problēmu par CO₂ emisijām, tiek arī ierosināts ceļu maksas piesaistīt emisiju daudzumam.

- **Atbilstība citām Savienības politikas jomām**

Šī iniciatīva atbilst Komisijas centieniem izveidot Enerģētikas savienību un ir daļa no tādu priekšlikumu kopuma, kas attiecas uz mazemisiju transportu², tostarp par CO₂ emisiju regulu pārskatīšanu attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem, un priekšlikumiem saistībā ar sertificēšanu un kravas automobiļu un autobusu radīto CO₂ emisiju uzraudzību un ziņošanu par tām; un saistītajām iniciatīvām autotransporta jomā, jo īpaši par tiesību aktu pārskatīšanu attiecībā uz sadarbībspējīgiem elektroniskiem nodevu iekasēšanas pakalpojumiem un to noteikumu pārskatīšanu, ar kuriem reglamentē iekšējo tirgu autopārvadājumu jomā un autobusu un tālsatiksmes autobusu pakalpojumu jomā.

Ierosinātās izmaiņas atbilst mērķiem, kas noteikti 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu³, kurā pausts aicinājums virzīties uz principa “piesārņotājs maksā” (tas ir noteikts Līgumā par Eiropas Savienības darbību) un principa “lietotājs maksā” pilnīgu piemērošanu, lai varētu nodrošināt ilgtspējīgāku transportu un infrastruktūras finansēšanu. Lai atvieglotu maksas iekasēšanu atbilstoši nobrauktajam attālumam, vienlaikus tiek pārskatīti arī tiesību akti par

² COM(2016) 501 *final*: Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija.

³ COM(2011) 144 *final*: Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu.

nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību⁴. Ierosinātās izmaiņas atbilst arī tiesību aktiem vides jomā attiecībā uz transportlīdzekļu radītajām emisijām un troksni.

Turklāt, paplašinot direktīvas piemērošanas jomu, šīs iniciatīvas pamatā ir sertificēšanas procedūras, kas jāpieņem attiecībā uz SDT radītajām CO₂ emisijām, un regulas, kas reglamentē piesārņojošo vielu un CO₂ emisijas no viegl darba transportlīdzekļiem (VDT). Attiecībā uz reglamentējamo autoceļu tīklu šajā priekšlikumā dotas atsauces uz pārskatītajām Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Direktīvas 1999/62/EK juridiskais pamats ir Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 71. un 93. pants (tagad — LESD 91. un 113. pants).

Šis priekšlikums ietekmē direktīvas noteikumus, kas attiecas uz autoceļu nodevām un lietošanas maksu, — tā ir joma, attiecībā uz kuru piemēro LESD 91. pantu.

Attiecībā uz grozījumiem vairākos direktīvas II nodaļas noteikumos par transporta nodokļiem — tie visi ietilpst LESD 113. panta darbības jomā un uz tiem attiecas atsevišķs tiesību akta priekšlikums.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Saskaņā ar LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu transporta jomas regulēšana ir ES un dalībvalstu dalītā kompetencē. Tomēr esošo noteikumu pielāgošanu var veikt tikai pati Savienība. ES noteikumu attiecināšanu uz citām transportlīdzekļu kategorijām pamato minēto transportlīdzekļu radītā ietekme saistībā ar problēmām ES un pasaules līmenī. Attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem, mikroautobusiem un vieglajiem kravas automobiļiem — šāda iekļaušana jo īpaši palīdzētu novērst risku, ka dalībvalstis izturas nevienlīdzīgi pret neregulāriem lietotājiem vai ārzemēs reģistrētiem transportlīdzekļiem. Autobusu / tālsatiksmes autobusu iekļaušana palīdzētu mazināt tādas konkurences kropļojumus iekšējā tirgū attiecībā uz pasažieru transportu, ko rada atvieglotais režīms (t. i., atbrīvošana no maksas par infrastruktūras lietošanu) attiecībā pret šiem transportlīdzekļiem *vis-à-vis* ar dzelzceļa transportu, kur šādu maksu iekasē.

Kopumā, tā kā visi šie transportlīdzekļi izmanto vienu un to pašu ceļa infrastruktūru un izdala CO₂ emisijas, piesārņo gaisu un rada satiksmes sastrēgumus, to iekļaušana ir pamatota, ņemot vērā apzinātās problēmas.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/52/EK par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā (OV L 166, 30.4.2004., 124. lpp.) un Komisijas 2009. gada 6. oktobra Lēmums par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas un tās tehnisko elementu definēšanu (OV L 268, 13.10.2009., 11. lpp.).

- **Proporcionalitāte**

Ierosinātie pasākumi veicina tikai izvirzīto mērķu sasniegšanu, proti, principu “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā” konsekvētu piemērošanu, un nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs šajā nolūkā.

Jomas paplašināšana papildus SKT ir nepieciešama, lai nodrošinātu, ka attiecībā uz visiem autotransporta līdzekļiem tiek piemēroti saskaņoti noteikumi, un spētu risināt problēmas, kas nav saistītas tikai vai galvenokārt ar SKT satiksmi (infrastruktūras kvalitātes pasliktināšanās, autotransporta radītas lielas CO₂ emisijas, gaisa piesārņojums, troksnis, satiksmes sastrēgumi vai ārzemju lietotāju diskriminēšana).

Dalībvalstu, uzņēmumu un iedzīvotāju izmaksas ir ierobežotas, salīdzinot ar iespējamajām priekšrocībām. Priekšlikums neuzliek dalībvalstīm pienākumu piemērot ceļu maksas, bet gan saskaņo veidu, kādā šādas maksas būtu jāpiemēro Savienībā. Tas neparedz pašreizējo maksu līmeņa palielināšanu.

Ietekmes novērtējuma ietvaros, pamatojoties uz proporcionalitātes principu, tika noraidīti vairāki iespējamie politikas pasākumi, piemēram, obligāta maksa par infrastruktūras lietošanu vai obligāta maksa saistībā ar satiksmes sastrēgumiem.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā grozāmais tiesību akts ir direktīva, grozošā akta formai principā ir jābūt tādai pašai.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Komisija 2013. gadā publicēja savu izvērtējumu par Direktīvu 1999/62/EK⁵. Ārējs “Izvērtējums par politikas īstenošanu attiecībā uz maksas iekasēšanu par ES infrastruktūras izmantošanu un par šīs politikas ietekmi kopš 1995. gada” tika publicēts 2014. gada janvārī⁶. Šajos izvērtējumos pašreizējā tiesību sistēmā tika konstatētas dažādas problēmas saistībā ar SKT autoceļu nodevām.

Lai gan 24 dalībvalstis ir ieviesušas noteiktu maksu par ceļu lietošanu un ir tendence virzīties uz nodevu iekasēšanu visā tīklā atkarībā no nobrauktā attāluma, šī pāreja notiek lēni un visā Savienībā ir vērojama nekonsekvence. Izvērtējumā tika konstatētas būtiskas atšķirības valstu politikā attiecībā uz autoceļu nodevām un tika secināts, ka saskaņotības trūkums gan attiecībā uz maksas veidu (laikam piesaistītas uzlīmes; iekasēšana atkarībā no nobrauktā attāluma; tas, vai ir paredzēta maksas diferenciacija), gan izmantoto tehnoloģiju tās iekasēšanai rada papildu administratīvo slogu un izmaksas valsts iestādēm un lietotājiem.

Lai gan direktīva veicina izvirzīto mērķu sasniegšanu, tika konstatēti vairāki trūkumi:

⁵ Ex-post izvērtējums par grozīto Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, SWD(2013) 1 final.

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>.

- attiecībā uz piemērošanas jomu — ir iespējams atbrīvot SKT, kas vieglāki par 12 tonnām, un tas rada nevienlīdzīgus konkurences apstākļus kravas pārvadājumu nozarē;
- no laika atkarīgās maksas, ko atļauj direktīva, nespēj efektīvi segt infrastruktūras izmaksas, stimulēt tīrāku un efektīvāku darbību vai samazināt satiksmes sastrēgumus;
- maksas iekasēšana par ārējām izmaksām ir pārāk sarežģīta, lai gan attiecībā uz (obligāto) diferenciāciju atkarībā no EURO emisiju klases ir definētas tikai maksimālās robežas, saglabājot dalībvalstu brīvību noteikt maksu šo maksimālo robežu ietvaros;
- maksas diferencēšana, lai mazinātu satiksmes sastrēgumus — ieņēmumu neitralitātes prasība ir pārāk apgrūtinoša, lai to piemērotu, un būtu jāatzīst par netaisnīgu, ja to piemēro tikai SKT, lai gan satiksmes sastrēgumus veido visi autoceļu lietotāji.

Lai gan izvērtējumā galvenā uzmanība tika pievērsta pašlaik spēkā esošajiem direktīvas noteikumiem, ieinteresēto personu atsauksmes norādīja arī uz citām būtiskām problēmām, tostarp uz nepieciešamību samazināt SDT radītās CO₂ emisijas un izveidot sistēmu, kā iekasēt maksu par vieglajiem pasažieru automobiļiem (un citām transportlīdzekļu kategorijām), jo īpaši lai novērstu neregulāro (ārzemju) autoceļu lietotāju diskrimināciju.

• **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām notika atbilstoši obligātajiem standartiem par apspriešanos ar ieinteresētajām personām, kas noteikti Komisijas 2002. gada 11. decembra paziņojumā (COM(2002)704 *final*).

Tika izmantotas atklātas un mērķtiecīgas apspriešanas metodes un dažādi apspriešanas rīki.

1. Standarta 12 nedēļu atklāta tiešsaistes sabiedriskā apspriešana tika organizēta tīmekļa vietnē “Jūsu balss Eiropā”, izmantojot aptaujas anketas.

Atklātā sabiedriskā apspriešana notika no 8. jūlija līdz 5. oktobrim, pieņemot arī novēlotas atsauksmes. Šī apspriešana ietvēra divas jautājumu kopas — vienas kopas mērķis bija izprast lietotāju uztveri, un tā bija paredzēta plašai sabiedrībai, bet otra kopa, vairāk tehniska rakstura, bija paredzēta ekspertiem.

Komisija saņēma 135 atbildes uz anketas jautājumiem, kā arī 48 papildu dokumentus. Šīs atbildes aptvēra dažādas ieinteresēto personu grupas, tostarp transporta uzņēmumus (42 %), patērētājus/iedzīvotājus (14 %), valsts iestādes (13 %), būvniecības nozares pārstāvjus (7 %), sabiedriskā transporta asociācijas (4 %) un nodevu iekasēšanas pakalpojumu/risinājumu sniedzējus (4 %).

2. Mērķtiecīga apspriešanās ar konkrētām ieinteresētajām personām un speciālistiem notika visā ietekmes novērtējuma procesā un ietvēra:

- a) vairākus tematiskus seminārus ar ieinteresētajām personām un dalībvalstu pārstāvjiem, ko Komisija organizēja 2015. gada septembrī un oktobrī;
- b) konferenci par autoceļu iniciatīvām, kas notika 2016. gada 19. aprīlī;

- c) 21 interviju ar ieinteresētajām personām, kuras tika atlasītas, pamatojoties uz īpašām datu vajadzībām; intervijas veica darbuzņēmējs, gatavojot ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu.

Kopsavilkums par saņemto informāciju un rezultātu izmantošanu

Kopumā tika atbalstīti pasākumi, kas stimulē degvielas patēriņa ziņā efektīvāku transportlīdzekļu izmantošanu, lai gan ne tik konkrēts atbalsts tika izteikts tam, lai šis mērķis tiktu panākts, nosakot diferencētas ceļu maksas. Daudzi respondenti, kas nepārstāvēja dalībvalstis, atbalstīja maksas diferenciāciju atkarībā no CO₂ emisijām un to, lai tiktu pakāpeniski izbeigta diferenciācija pēc EURO emisiju klases. Lai gan tika paustas šaubas, vai ieņēmumu ziņā neitrālu maksas diferenciāciju, pamatojoties uz CO₂ emisiju daudzumu, ir iespējams veikt tuvākajā laikā, krasu iebildumu pret to nebija.

Attiecībā uz iespējamajiem pasākumiem ceļu kvalitātes nodrošināšanai bija vērojamas būtiskas atšķirības starp 1) uzskatiem, kas tika pausti tiešsaistes sabiedriskajā apspriešanā, un lielākās daļas intervēto ieinteresēto personu uzskatiem un 2) intervēto dalībvalstu pārstāvju uzskatiem. Lielākā daļa pirmās grupas respondentu kopumā atbalstīja pasākumus autoceļu infrastruktūras kvalitātes nodrošināšanai. No otras puses, dalībvalstis kopumā šos pasākumus neatbalstīja.

Arī par iespējamajiem pasākumiem diskriminācijas novēršanai un līdzvērtīgu konkurences apstākļu nodrošināšanai dalībvalstu un citu ieinteresēto personu uzskati bija atšķirīgi. Respondenti tiešsaistes sabiedriskajā apspriešanā stingri atbalstīja principu “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā” piemērošanu un to, ka ES ir jānodrošina, lai uzlīmju cenas tiktu noteiktas proporcionāli. Daudzās papildu atsauksmēs paustais viedoklis un intervētās personas, kas nepārstāvēja dalībvalstis, atbalstīja to, lai tiktu pakāpeniski atceltas lietošanas maksas, kuras nosaka atkarībā no laika, bet lai maksa būtu atkarīga tikai no nobrauktā attāluma. No otras puses, dalībvalstu viedoklis par turpmākās rīcības nepieciešamību šai ziņā nebija vienprātīgs.

Attiecībā uz efektīvas transporta sistēmas nodrošināšanu lielākā daļa respondentu tiešsaistes sabiedriskajā apspriešanā bija pārliecināti, ka satiksmes sastrēgumu likvidēšana būtu jāatstāj dalībvalstu ziņā, un vispopulārākais uzskats attiecībā uz maksāšanu par satiksmes sastrēgumiem bija tāds, ka šī maksa ir jāpiemēro visiem transportlīdzekļiem. Nepieciešamību iekasēt maksu par satiksmes sastrēgumiem no visiem transportlīdzekļiem, nevis tikai no SKT, uzsvēra tie, kuri atbalstīja maksas noteikšanu par satiksmes sastrēgumiem. Dalībvalstis kopumā atbalstīja lielāku elastību.

• Ekspertu atzinumu apkopošana un izmantošana

Problēma tika definēta, balstoties uz izvērtējumiem, kuros daļēji izmantoja ārēju ekspertīzi (“Izvērtējums par politikas īstenošanu attiecībā uz maksas iekasēšanu par ES infrastruktūras izmantošanu un par šīs politikas ietekmi kopš 1995. gada”, “Rokasgrāmatas par transporta ārējām izmaksām atjauninājums”⁷), ko papildināja papildu izpēte.

⁷ *Ricardo-AEA et al.* (2014). Rokasgrāmatas par transporta ārējām izmaksām atjauninājums: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu⁸, kas tika pabeigts 2017. gada aprīlī, palīdzēja veikt ārējs darbuzņēmējs.

- **Ietekmes novērtējums**

Šo iniciatīvu papildina ietekmes novērtējums, par kuru ir saņemts pozitīvs atzinums, ar Regulējuma kontroles padomes paustajiem iebildumiem. Minētā padome sniedza ieteikumus, pieprasot labāk pamatot mērķi attiecībā uz CO₂ emisiju samazināšanu un sniegt paskaidrojumus par:

- diferencēto attieksmi pret autoceļu nodevu iekasēšanas ieņēmumiem;
- pašreizējo tiesību aktu nepilnībām;
- vairāku izvēles iespēju atmešanu un
- paredzamo ietekmi.

Šīs piezīmes tika ņemtas vērā pārskatītajā ietekmes novērtējumā, sniedzot papildu informāciju un paskaidrojumus, kā norādīts ietekmes novērtējuma ziņojuma I pielikumā. Lai risinātu iepriekš minētos jautājumus, papildus citiem pielāgojumiem tika veiktas šādas izmaiņas:

- problēmas definīcijā un jo īpaši problēmas iemeslu aprakstā tika iekļauti paskaidrojumi par papildināmību ar citām vides maksām/nodokļiem un CO₂ standartiem. Kaut arī citi instrumenti varētu būt efektīvi, tie nav pietiekami transporta radīto CO₂ emisiju samazināšanai tādā apjomā, kā to paredz ES saistības;
- pielikumā, kurā aprakstīti saglabātie politikas pasākumi, ir paskaidroti iemesli diferencētai attieksmei pret ieņēmumiem, kas gūti no fakultatīvām maksām par satiksmes sastrēgumiem. Viens no galvenajiem iemesliem ir saistīts ar pieņemamību, taisnīgumu un mērķi novērst jebkādu regresīvu ietekmi, ko varētu radīt maksa;
- pašreizējo tiesību aktu izvērtēšanas un īstenošanas aprakstā un problēmas iemeslu aprakstā ir iekļauti papildu skaidrojumi, īpaši attiecībā uz tiesību aktu nozīmi un nepilnībām;
- papildināts apraksts par iemesliem, kāpēc tika noraidīti pasākumi par autoceļu nodevu obligātu iekasēšanu un ieņēmumu vispārēju iezīmēšanu;
- attiecīgajās sadaļās ir iekļauts detalizētāks apraksts par paredzamo ietekmi uz CO₂ emisijām, skartajām dalībvalstīm un vienkāršošanu.

Tika izskatītas četras politikas iespējas, kas atspoguļo pieaugošu reglamentācijas līmeni, proti, secīgas iespējas (no *PO1* līdz *PO4*), kas pamatojas cita uz citu.

Pirmā politikas iespēja (*PO1*) ietver izmaiņas tiesību aktos, lai atjauninātu tikai dažus direktīvas noteikumus un paplašinātu tās piemērošanas jomu, attiecinot to arī uz autobusiem, tālsatiksmes autobusiem, vieglajiem kravas automobiļiem un vieglajiem pasažieru automobiļiem, lai atrisinātu visas konstatētās problēmas. Šīs izmaiņas ir saistītas ar

⁸ *Ricardo et al.* (2017). Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums saistībā ar Direktīvas 1999/62/EK pārskatīšanu.

atbrīvojumu atcelšanu, ziņošanas prasību atjaunināšanu un maksimālo vērtību noteikšanu attiecībā uz maksu par ārējām izmaksām, kā arī to prasību vienkāršošanu, kas attiecas uz maksas par ārējām izmaksām iekasēšanu. Šī iespēja ietver arī nediskriminācijas un proporcionalitātes prasību ieviešanu, lai iekasētu maksu par vieglajiem transportlīdzekļiem.

Politikas iespējā *PO2* uzmanība tiek pievērsta CO₂ emisiju jautājumam, un tajā ietverta prasība pakāpeniski atcelt no laika atkarīgās maksas, kas piemērojamas SDT. Šī iespēja ietver noteikumus par infrastruktūras lietošanas maksas diferenciāciju SDT atkarībā no CO₂ emisijām un par pašreizējās diferenciācijas pēc EURO emisiju klases pakāpenisku atcelšanu.

Politikas iespējā *PO3* (ar a) un b) variantu) ietverti papildu pasākumi vieglajiem transportlīdzekļiem, risinot problēmas, ko rada starppilsētu satiksmes sastrēgumi, kā arī CO₂ un piesārņojošo vielu emisijas no visiem transportlīdzekļiem (iespēja *PO3b*). Visbeidzot, politikas iespēja *PO4* noteiktu, ka maksa par ārējām izmaksām ir obligāta SDT, un pakāpeniski attiecībā uz visiem transportlīdzekļiem atceltu iespēju noteikt maksu atkarībā no laika, lai pieejama būtu tikai iespēja iekasēt maksu atkarībā no nobrauktā attāluma.

Nemot vērā to, ka politikas iespējās no *PO2* līdz *PO4* (alternatīva dalībvalstīm, kas neiekasē šo maksu) ir paredzēts aizstāt pašreizējās nodevu sistēmas, kas atkarīgas no laika, ar sistēmām, kas atkarīgas no nobrauktā attāluma, ietekmes novērtējums skaidri liecina, ka *PO4* iespēja ir visefektīvākā, taču radīs vislielākās izmaksas, lai sasniegtu paredzētās priekšrocības. *PO1* varētu sekmēt mērķu sasniegšanu tikai ļoti ierobežotā veidā, toties praktiski bez maksas. *PO2* un *PO3* ietekme ekonomikas, sociālajā un vides jomā ir līdzsvarotāka un nodrošinātu rezultātus par saprātīgu cenu.

Ietekmes novērtējumā par labāko tika atzīta *PO3b* iespēja, kurā noteikta diferencēta maksa vieglajiem transportlīdzekļiem atkarībā no to CO₂ un piesārņotāju emisijām, un to var papildināt ar prasību vismaz daļā no tīkla iekasēt no SDT maksu par ārējām izmaksām un pietiekami ilgā laikposmā pakāpeniski atcelt vieglajiem transportlīdzekļiem maksu, kas atkarīga no laika. Minētie pasākumi ir saglabāti šajā priekšlikumā, izstrādājot risinājumu, kas ir starp *PO3b* un *PO4* iespēju, taču tuvāk *PO4*.

PO3b vai *PO4* iespējas īstenošana līdz 2030. gadam samazinātu izmaksas saistībā ar satiksmes sastrēgumiem par 2,5–6 % jeb EUR 9–22 miljardiem, nodrošinātu papildu ieņēmumus no autoceļu nodevām EUR 10–63 miljardu apmērā gadā un palīdzētu palielināt ieguldījumus autoceļu infrastruktūrā par 25–260 %, salīdzinot ar pašreizējo līmeni.

Tas būtiski samazinātu autotransporta radīto CO₂, NO_x un daļiņu emisiju apjomu. Tam būtu pozitīva ietekme uz sabiedrības veselību — proporcionāli gaisa piesārņojuma samazinājumam, un tas ļautu līdz 2030. gadam ietaupīt izmaksas saistībā ar gaisa piesārņojumu un avārijām EUR 370 miljonu līdz EUR 1,56 miljardu apmērā, izsakot pašreizējā vērtībā.

PO3b un *PO4* ļautu radīt 62 000–152 000 jaunu darbavietu, ja kaut vai tikai 30 % no ceļa nodevu papildu ieņēmumiem tiktu ieguldīti atpakaļ autoceļu uzturēšanā. Turklāt visas šīs iespējas sekmētu vienlīdzīgu attieksmi pret ES iedzīvotājiem, uz pusi samazinot īstermiņa uzlīmju cenu.

PO3 (a) un b) variants) paaugstinātu transporta izmaksas kravas pārvadājumu nozarē par 1,1 %, bet pasažieru transporta izmaksas nemainītos. *PO4* gadījumā pasažieru un kravas transporta izmaksas varētu palielināties par 1,3–2,0 % — atkarībā no tā, kā dalībvalstis faktiski ieviestu maksas piesaisti nobrauktajam attālumam (iespējams, arī tās valstis, kas

patlaban neiekasē maksu par atsevišķām transportlīdzekļu kategorijām). Iestādēm būtu jāsedz izmaksas, kas rastos jaunu iekasēšanas sistēmu ieviešanas dēļ vai esošo sistēmu paplašināšanas dēļ, un attiecīgajām dalībvalstīm kopā tas līdz 2030. gadam izmaksātu EUR 2–3,7 miljardus. Maksas par autoceļu lietošanu attiecināšana uz jaunām tīkla daļām un jaunām lietotāju grupām palielinātu ceļa lietotājiem atbilstības izmaksas par EUR 198–850 miljoniem gadā, sākot no 2025. gada.

Ietekme uz MVU, tostarp visā autopārvadājumu nozarē, būtu ierobežota, jo ceļu maksas veido tikai nelielu daļu no kopējām transporta izmaksām. Jebkurš izmaksu pieaugums vai nu tiek nodots tālāk klientiem (nosūtītājiem), vai arī to var kompensēt nodokļu atlaides, kas kļūs iespējamās, grozot direktīvas II nodaļu attiecībā uz transporta nodokļiem. Pat tad, ja 100 % izmaksu tiks nodotas tālāk, patēriņa cenas nepalielināsies par vairāk nekā 0,1 %.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Pārejot uz iekasēšanu atkarībā no nobrauktā attāluma, palielināsies ar iniciatīvu saistītās regulatīvās izmaksas, kā arī atbilstības izmaksas daudziem tirgus dalībniekiem; šīs izmaksas atsvērtu lielāki ieņēmumi (dalībvalstīm un nodevu iekasētājiem), labāka ceļu kvalitāte un drošāki braukšanas laiki (ceļu lietotājiem), mazāka negatīvā ietekme uz vidi un veselību (iedzīvotājiem) un saistītās ārējās izmaksas, ko sedz visa sabiedrība (nodokļu maksātāji).

Šā priekšlikuma Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) aspekts izriet no prasību vienkāršošanas un atjaunināšanas attiecībā uz autoceļu nodevu iekasēšanu, lai tās atbilstu paredzētajam nolūkam, proti:

- aizstājot novecojušo sistēmu attiecībā uz SDT par diferencētas maksas noteikšanu saskaņā ar EURO emisiju klasi ar piemērotāku maksas modulāciju atkarībā no CO₂ emisijām;
- vienkāršojot maksas par ārējām izmaksām piemērošanu attiecībā uz gaisa piesārņojumu un troksni (tas ir piemērotāks instruments nekā modulācija pēc EURO klases), atļaujot izmantot atjauninātas standartvērtības, kuru gadījumā nav nepieciešami nekādi aprēķini;
- vienkāršojot un atjauninot uzcenojumu piemērošanu un atvieglojot maksas piemērošanu par satiksmes sastrēgumiem.

Vienkāršošana galvenokārt attiecas uz valsts iestādēm, nevis uzņēmumiem. Tomēr šīs izmaiņas papildina atsevišķs priekšlikums, kas minēts iepriekš un kas nosaka, ka var samazināt apgrozījuma nodokļus, lai tādējādi varētu samazināt slogu pārvadātājiem (MVU). Kopējās izmaksas ceļu lietotājiem, tostarp iedzīvotājiem un uzņēmumiem, varētu palielināties, lai gan tikai nedaudz.

Paredzams, ka šai iniciatīvai būs neliela pozitīva ietekme uz konkurētspēju, ko radīs maksas piesaiste CO₂ daudzumam, jo tas nedaudz palielinās mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu apripi, sekmējot inovācijas. Lielākas maksas iekasēšana par satiksmes sastrēgumiem varētu labvēlīgi ietekmēt uzņēmumu konkurētspēju, jo īpaši to uzņēmumu gadījumā, kuri ir modernizējuši savu ražošanu.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā tiek ievērotas pamattiesības un tas atbilst principiem, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI JAUTĀJUMI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ietekmes novērtējuma ziņojumā ir uzskaitīti septiņi pamatrādītāji, kas tiks izmantoti šā procesa uzraudzībai saistībā ar galvenajiem politikas mērķiem — SDT radīto CO₂ emisiju izmaiņas; ar nodevām aplikto ceļu infrastruktūras stāvoklis; ceļu maksu proporcionalitāte un sociālo izmaksu segšana no tām; satiksmes sastrēgumu līmenis ES starppilsētu tīklā.

Lai novērtētu tiesību aktu ietekmi, būtu jāveic rūpīgs izvērtējums pēc visu izmaiņu pakāpeniskas ieviešanas. Piemērots termiņš šāda izvērtējuma veikšanai būtu pieci gadi pēc tam, kad jaunās sistēmas piemērošana tiks sākta visā pilnībā. Starpposma pasākumu ietekmi var izvērtēt agrāk.

Priekšlikumā noteiktas īpašas ziņošanas prasības dalībvalstīm saistībā ar ieņēmumiem no autoceļu nodevām un šo ieņēmumu izlietojumu, kā arī saistībā ar maksas autoceļu kvalitāti.

- **Paskaidrojošie dokumenti (attiecībā uz direktīvām)**

Ņemot vērā priekšlikuma darbības jomu un to, ka tiek grozīta tikai Direktīva 1999/62/EK, kuru visas dalībvalstis ir pilnībā transponējušas, pieprasīt paskaidrojošus dokumentus nav pamata un tas nebūtu proporcionāli.

- **Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīks skaidrojums**

Nosaukumu pielāgo atbilstoši piemērošanas jomas paplašināšanai.

1. pants. *Priekšmets un piemērošanas joma*

Šo pantu groza, lai noteikumu par autoceļu nodevām un lietošanas maksu piemērošanas jomā iekļautu arī citus transportlīdzekļus, kas nav SKT. To pamato ar vajadzību risināt vairākas problēmas, kas attiecas ne tikai un pat ne galvenokārt uz SKT.

2. pants. *Definīcijas*

Groza šādas definīcijas:

- “Eiropas ceļu tīkls” — šo definīciju atjaunina, lai tā atbilstu koridora pieejai, kas noteikta pārskatītajās *TEN-T* pamatnostādnēs Regulā (ES) Nr. 1315/2013;
- “autoceļu nodeva” — šīs definīcijas formulējumu maina, lai ņemtu vērā iespēju, kas noteikta 7.da pantā, nosakot maksu par satiksmes sastrēgumiem;

- “transportlīdzeklis” — ierosinātā jaunā definīcija ietver visus “smagdarba transportlīdzekļus” un visus “viegladarba transportlīdzekļus”, t. i., papildus kravas transportlīdzekļiem, kas jau pašlaik ir iekļauti un pārsniedz 3,5 tonnu robežu, vēl arī vieglos pasažieru automobiļus, mikroautobusus un vieglos kravas automobiļus, kā arī autobusus un tālsatiksmes autobusus;
- “[noteiktas EURO] kategorijas transportlīdzeklis” un “transportlīdzekļa veids” — šo definīciju formulējumu maina tā, lai iekļautu autobusus un tālsatiksmes autobusus.

Pievieno tādas definīcijas kā “satiksmes sastrēgums”, “maksa par satiksmes sastrēgumiem”, “pāravadātājs”, dažādi transportlīdzekļu veidi, tostarp “bezemisiju transportlīdzekļi”, kā arī “būtiski mainīta nodevu iekasēšanas kārtība”, lai nodrošinātu juridisko noteiktību attiecībā uz konkrētiem terminiem un precīzāk norādītu konkrētu noteikumu piemērošanas jomu.

Definīciju “vidējā svērtā maksa par ārējām izmaksām” svīturo, jo ir atcelta prasība to aprēķināt.

7. pants. *Autoceļu nodevas un lietošanas maksa*

Šā panta 1. punktu sadala divos punktos, lai atšķirtu tīklus, kurus galvenokārt izmanto starptautiskā satiksme (Eiropas ceļu tīkls un autoceļi), un citus ceļus. Tiek ierosināts arī citiem ceļiem piemērot noteikumus par nediskrimināciju un maksas proporcionalitāti, kā arī par nodevu un lietošanas maksas iekasēšanas un nomaksas kārtību.

Lai virzītos tālāk attiecībā uz principu “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā” piemērošanu un pakāpeniski samazinātu atšķirības starp dažādām maksas iekasēšanas sistēmām, pievieno 6. un 7. punktu, lai tīklos, kurus izmanto starptautiskais transports, pakāpeniski atceltu laikam piesaistīto lietošanas maksu (uzlīmju) izmantošanu, vispirms attiecībā uz SKT un autobusiem / tālsatiksmes autobusiem, pēc tam, vēlākā posmā — attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem. Ierosinātie datumi nodrošina to, ka dalībvalstīm būs pietiekami daudz laika savu maksas iekasēšanas sistēmu pielāgošanai, ja nepieciešams. Diferencētu attieksmi pret SDT un VDT nodrošina to atšķirīgā ietekme uz infrastruktūru un zemāks gatavības līmenis iekasēt maksu par VDT.

Lai nodrošinātu taisnīgu attieksmi pret pāravadātājiem, pievieno 9. punktu, ar ko atceļ iespēju atbrīvot no autoceļu maksām SKT, kuri ir vieglāki par 12 tonnām, un attiecina jebkuras maksas iekasēšanas sistēmas piemērošanas jomu uz autobusiem / tālsatiksmes autobusiem. Otrā minētā izmaiņa veikta, pamatojoties uz to, ka autobusu / tālsatiksmes autobusu ietekme uz autoceļiem ir līdzīga.

7.a pants. *Lietošanas maksas — proporcionalitāte un vienlīdzīga attieksme*

Direktīvas 7.a pantā ir noteiktas augšējās robežas lietošanas maksām un salīdzinošajai cenu starpībai starp gada un pusgada uzlīmēm. Šajā kontekstā tiek ierosinātas turpmāk minētās izmaiņas.

Šā panta 1. punktu sadala divos punktos, lai precizētu, ka esošās prasības piemēro SKT un autobusiem / tālsatiksmes autobusiem.

Jaunais 3. punkts attiecas uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un tajā ir noteiktas augšējās robežas salīdzinošajai cenu starpībai starp gada un pusgada uzlīmēm, lai pielāgotos attiecīgajai lietošanas praksei, pamatojoties uz pieejamajiem datiem⁹. Tajā noteikts arī datums, līdz kuram ir jāpielāgo pašreizējās uzlīmju sistēmas. Šā panta 4. punktā reglamentēts tas pats jautājums attiecībā uz mikroautobusiem un vieglajiem kravas automobiļiem.

7.c pants. Maksas par ārējām izmaksām iekasēšana

Attiecībā uz 1. punktu tiek ierosināts ieviest standartvērtības, ar tām aizstājot maksimālās vērtības (kas noteiktas IIIb pielikumā). Pievieno 5. punktu, kurā noteikts piemērot maksas par ārējām izmaksām iekasēšanu vismaz attiecībā uz tām ar nodevām apliktā tīkla daļām, kurās gaisa piesārņojums un troksnis, ko rada smagdarba transportlīdzekļu satiksme, ir visnozīmīgākais, piemēram, iedarbībai pakļauto iedzīvotāju lielā skaita dēļ.

7.da pants. Maksas par satiksmes sastrēgumiem iekasēšana

Jaunais 7.da pants ļauj piemērot maksu par satiksmes sastrēgumiem — papildus maksai par infrastruktūras lietošanu —, lai varētu efektīvi risināt jautājumu par starppilsētu satiksmes sastrēgumiem. Lai nepieļautu jebkuras transportlīdzekļu kategorijas lietotāju diskrimināciju, jebkāda šāda maksa par satiksmes sastrēgumiem ir jāpiemēro visām transportlīdzekļu kategorijām proporcionālā un taisnīgā veidā. Maksimālie šīs maksas līmeņi un transportlīdzekļu ekvivalences koeficienti ir norādīti V un VI pielikumā.

7.f pants. Uzcenojumi

Tiek ierosināts paplašināt iespēju piemērot uzcenojumus arī ārpus kalnu apgabaliem, vienlaikus saglabājot citus iepriekšējos to piemērošanas nosacījumus (regulāri satiksmes sastrēgumi vai ievērojams kaitējums videi un ieņēmumu ieguldīšana atpakaļ *TEN-T* projektā). Šā panta 4. punktu svīturo, jo tajā formulētais noteikums nav palīdzējis finansēt prioritāros projektus, bet var kavēt maksas par ārējām izmaksām piemērošanu. Tā kā gan uzcenojumi, gan maksa par satiksmes sastrēgumiem ir paredzēti satiksmes sastrēgumu novēršanai, tos nedrīkst piemērot kopā (5. punkts).

7.g pants. Maksas diferenciācija, jo īpaši smagdarba transportlīdzekļiem

Tiek ierosināts pakāpeniski atcelt maksas diferenciāciju atkarībā no transportlīdzekļa EURO emisiju klases. Pievieno jaunu 4. punktu, lai ieviestu infrastruktūras lietošanas maksas diferenciāciju atkarībā no SDT CO₂ emisijām, tiklīdz tas kļūst iespējams pēc tam, kad kļūst pieejami nepieciešamie apstiprinātie CO₂ emisiju dati. Kad šis noteikums sāks darboties, tas stimulēs tīrāku un efektīvāku SDT izmantošanu.

Tā kā tiek ierosināts atsevišķi reglamentēt maksu par satiksmes sastrēgumiem (jaunais 7.da pants, sk. iepriekš), tiek ierosināts arī pakāpeniski atcelt iespēju diferencēt šo maksu neatkarīgi no ieņēmumiem, bet atkarībā no diennakts laika un dienas vai gadalaika tipa (sk. 1. punkta grozījumu, iepriekš tas bija 3. punkts).

7.ga pants. Maksas diferenciācija vieglā darba transportlīdzekļiem

⁹ Sk. ietekmes novērtējumu, kā arī izdevumu Booz & Co. (2012). *Pētījums par uzlīmju sistēmu piemērošanas ietekmi uz privātajiem transportlīdzekļiem*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>.

Jaunajā 7.ga pantā precizēta kārtība, kādā autoceļu nodevas un lietošanas maksa tiek diferencēta atkarībā no vieglo pasažieru automobiļu, mikroautobusu un vieglo kravas automobiļu ietekmes uz vidi. Šādas diferenciacijas pamatā ir jābūt gan CO₂, gan gaisa piesārņotāju emisiju daudzumam, kā norādīts VII pielikumā. Ar šo noteikumu ir jāstimulē tīrāku un efektīvāku transportlīdzekļu izmantošana.

7.h pants. Paziņojumi

Tiek ierosināts grozīt 3. punktu, lai vienkāršotu iepriekšējo Komisijas informēšanu par plānoto maksas par ārējām izmaksām iekasēšanu, ierobežojot šo informāciju līdz galvenajiem datiem. Lai atvieglotu maksas par ārējām izmaksām iekasēšanas ieviešanu, tiek ierosināts svītrot 4. punktu, kurā iekļauta prasība par iepriekšēju Komisijas lēmumu.

7.j pants. Autoceļu nodevu un lietošanas maksas iekasēšanas un nomaksas kārtība

Tiek ierosināts 3. un 4. punktā pievienot atsauci uz maksu par satiksmes sastrēgumiem, lai nodrošinātu visu iespējamo maksu saskanīgu iekasēšanu un nomaksāšanu.

7.k pants. Kompensācijas

Tiek ierosināts ierobežot iespēju izmaksāt kompensācijas tikai ar gadījumu, kad tiek noteiktas autoceļu nodevas (atšķirībā no lietošanas maksas). Nolūks ir novērst pašlaik pastāvošo iespēju diskriminēt lietotājus nerezidentus.

9. pants. Ieņēmumu izmantošana

Jaunajā 3. punktā paredzēts, ka ieņēmumi no maksām par satiksmes sastrēgumiem ir jāizmanto tādu problēmu risināšanai, kas ir saistītas ar satiksmes sastrēgumiem, piemēram, atbalstot alternatīvus transporta risinājumus vai likvidējot vietas, kur caurlaides spēja nav pietiekama.

10.a pants

Tiek ierosināts grozīt 1. punktu, atjauninot pārskatīšanas klauzulu un nodrošinot saskanību ar IIIb pielikuma vienkāršojumu.

11. pants. Ziņošana

Šā panta 1. punktu groza, lai atjauninātu ziņošanas prasības attiecībā uz autoceļu nodevām, ieņēmumiem no tām un šo ieņēmumu izmantošanu un iekļautu arī informāciju par maksas ceļu kvalitāti. Šā panta 2. punktā svītrot pašreizējo e) apakšpunktu un pievieno jaunus e)–i) apakšpunktus, lai iekļautu informāciju par ieņēmumiem no maksām par satiksmes sastrēgumiem, par kopējiem ieņēmumiem no maksas ceļiem un par šo ieņēmumu izmantošanu, kā arī izvērtējumu par ceļu uzturēšanu un satiksmes sastrēgumu līmeni. Šajā pantā pievieno 3. punktu, lai norādītu, kāds ir minimālais rādītāju kopums attiecībā uz maksas ceļu kvalitātes izvērtēšanu. Šajā pantā pievieno 4. un 5. punktu, lai Komisija varētu definēt saskaņotus rādītājus, pieņemot īstenošanas aktu, un ziņot par šo rādītāju piemērošanu dalībvalstīs.

Pielikumi

Direktīvas 0. pielikuma 3. sadaļā tiek ierosināts svītrot atsauces uz EEV transportlīdzekļiem un pievienot tabulu ar EURO VI emisiju ierobežojumiem, lai ņemtu vērā Regulas (EK) Nr. 595/2009 prasības.

Direktīvas III pielikumā ierosinātās izmaiņas atspoguļo to, ka direktīvas piemērošanas jomā ir iekļauti autobusi un tālsatiksmes autobusi.

Tiek ierosināts ierobežot IIIa pielikuma 2., 3. un 4. sadaļu ar gadījumiem, kad dalībvalsts plāno piemērot tādu maksu par ārējām izmaksām, kas ir augstāka par IIIb pielikumā norādītajām standartvērtībām. Vairāki 4.2. sadaļas noteikumi tiek atjaunināti, lai ņemtu vērā jaunākos tiesību aktus par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni.

Direktīvas IIIb pielikumā tiek ierosināts aizstāt maksimālās vidējās svērtās maksas par ārējām izmaksām par gaisa piesārņojumu un troksni ar standartvērtībām attiecībā uz maksas par ārējām izmaksām iekasēšanu, tostarp izmaksām, ko rada SKT radītais gaisa piesārņojums un troksnis (1. tabula), un tām, ko rada tālsatiksmes autobusi (2. tabula). Vērtības aprēķina, ņemot vērā Rokasgrāmatas par transporta ārējām izmaksām atjauninājumu¹⁰. Šīs vērtības var divkārtot ne tikai kalnu apgabalos, bet arī aglomerāciju apkārtnē.

Direktīvas IV pielikumā tiek ierosināts iekļaut atsauci uz 7 un 8 vai 9 asu kombinācijām tabulā par transportlīdzekļu kombinācijām.

Jaunajā V pielikumā, kas saistīts ar ierosināto 7.da pantu (par maksām par satiksmes sastrēgumiem), ir noteiktas minimālās prasības attiecībā uz maksas par satiksmes sastrēgumiem iekasēšanu, tostarp attiecībā uz tīkla daļām un aptvertajiem laikposmiem. Autoceļus iedala kategorijās kā metropoles un ārpusmetropoles ceļus, lai diferencētu vairāk vai mazāk blīvi apdzīvotas teritorijas. Lai nodrošinātu taisnīgu un samērīgu cenu noteikšanu, dažādām transportlīdzekļu kategorijām nosaka ekvivalences koeficientus. Šā pielikuma 2. sadaļā ir noteikts, ka maksa jāaprēķina pārredzami un informācija par summām, kas attiecas uz katru transportlīdzekļu kategoriju un laikposmu katrā attiecīgajā ceļa posmā, ir publiski pieejama, turklāt šīs summas ir regulāri jāatjaunina, lai saglabātu sistēmas efektivitāti.

Jaunajā VI pielikumā, kas arī ir saistīts ar 7.da pantu, tiek ierobežota maksas par satiksmes sastrēgumiem summa uz vienu kilometru, pamatojoties uz galējām izmaksām saistībā ar satiksmes sastrēgumiem, kas norādītas Rokasgrāmatas par transporta ārējām izmaksām atjauninājumā.

Jaunais VII pielikums ir saistīts ar ierosināto 7.ga pantu un attiecas uz autoceļu nodevu un lietošanas maksas diferenciaciju viegldarba transportlīdzekļiem atkarībā no to ietekmes uz vidi, un tajā paredzētas emisiju kategorijas šādas diferenciacijas nolūkā. Tiek iekļauta atsauce uz CO₂ un gaisa piesārņotāju emisijām, ņemot vērā ES līmeņa standartus un jaunākās un precīzākās mērīšanas procedūras.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas
noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹²,

rīkojoties saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Virzība ceļā uz mērķi, kuru Komisija noteica 2011. gada 28. marta Baltajā grāmatā¹³, proti, tiekties uz principu “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā” pilnīgu piemērošanu, radīt ieņēmumus un nodrošināt finansējumu turpmākiem ieguldījumiem transportā, ir bijusi lēna, un visā Savienībā joprojām saglabājas neatbilstības maksas iekasēšanā par ceļu infrastruktūras lietošanu.
- (2) Savā paziņojumā “Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija”¹⁴ Komisija norādīja, ka piedāvās pārskatīt direktīvu par maksas iekasēšanu par kravas automobiļiem, lai maksu varētu iekasēt arī, pamatojoties uz oglekļa dioksīda diferenciāciju, un attiecināt vairākus direktīvas principus uz autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, kā arī vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem.
- (3) Visi smagdarba transportlīdzekļi būtiski ietekmē ceļa infrastruktūru un palielina gaisa piesārņojumu, bet viegladarba transportlīdzekļi rada lielāko daļu no autotransporta

¹¹ OJ V, , , lpp. .

¹² OJ V, , , lpp. .

¹³ 2011. gada 28. marta Baltā grāmata “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM(2011) 144 *final*).

¹⁴ COM(2016) 501 *final*.

negatīvās ietekmes uz vidi un sociālo jomu saistībā ar emisijām un satiksmes sastrēgumiem. Vienlīdzīgas attieksmes un godīgas konkurences vārdā būtu jānodrošina, lai transportlīdzekļi, uz kuriem līdž šim neattiecas sistēma, kas attiecībā uz autoceļu nodevām un lietošanas maksu ir noteikta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 1999/62/EK¹⁵, tiktu šajā sistēmā iekļauti. Tādējādi minētās direktīvas piemērošanas joma būtu jāattiecinā arī uz citiem smagdarba transportlīdzekļiem, ne tikai tiem, kas paredzēti kravu pārvadāšanai, un uz viegl darba transportlīdzekļiem, tostarp vieglajiem pasažieru automobiļiem.

- (4) Laikam piesaistītās lietošanas maksas pēc sava rakstura neprecīzi atspoguļo faktiskās infrastruktūras izmaksas, un līdzīgu iemeslu dēļ tās nav efektīvas tad, kad ir jāstimulē tīrāka un efektīvāka darbība vai jāsamazina satiksmes sastrēgumi. Tādēļ tās pakāpeniski būtu jāaizstāj ar maksām, kas atkarīgas no nobrauktā attāluma, jo tās ir taisnīgākas, efektīvākas un lietderīgākas.
- (5) Lai nodrošinātu lietotāju atbalstu nākotnes maksas ceļu sistēmām, būtu jāļauj dalībvalstīm ieviest atbilstošas sistēmas, kā šīs maksas iekasēt, un tas jādara plašāka mobilitātes pakalpojumu kopuma ietvaros. Šādām sistēmām būtu jānodrošina infrastruktūras izmaksu taisnīga sadale un jāatspoguļo princips “piesārņotājs maksā”. Jebkurai dalībvalstij, kas ievieš šādu sistēmu, būtu jānodrošina tās atbilstība Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/52/EK¹⁶ noteikumiem.
- (6) Tāpat kā smagdarba transportlīdzekļu gadījumā ir svarīgi nodrošināt arī to, lai jebkura maksa, kas ir atkarīga no laika un ko piemēro arī viegl darba transportlīdzekļiem, būtu proporcionāla, tostarp attiecībā uz lietošanas periodiem, kas īsāki par vienu gadu. Šajā jomā jāņem vērā tas, ka viegl darba transportlīdzekļu lietošanas veids atšķiras no smagdarba transportlīdzekļu lietošanas veida. Proportcionālas un laikam piesaistītas maksas aprēķinu pamatā var likt pieejamos datus par braukšanas praksi.
- (7) Saskaņā ar Direktīvu 1999/62/EK maksu par ārējām izmaksām var noteikt tādā līmenī, kas tuvs galējām sociālajām izmaksām, kuras rada attiecīgā transportlīdzekļa lietošana. Ir pierādīts, ka šī metode ir visticamīgākais un efektīvākais veids, kā ņemt vērā smagdarba transportlīdzekļu radītā gaisa piesārņojuma un trokšņa negatīvo ietekmi uz vidi un veselību, un tā nodrošinātu taisnīgu smagdarba transportlīdzekļu ieguldījumu, lai varētu sasniegt ES gaisa kvalitātes standartus¹⁷ un jebkādas piemērojamās trokšņa ierobežojumus vai mērķus. Tādēļ šādu maksu piemērošana ir jāatvieglo.
- (8) Šai nolūkā maksimālās pieļaujamās vidējās svērtās maksas par ārējām izmaksām būtu jāaizstāj ar viegli piemērojamām standartvērtībām, kas atjauninātas, ņemot vērā inflāciju, zinātnisko progresu attiecībā uz autotransporta ārējo izmaksu aplēšanu un izmaiņas autoparka sastāvā.
- (9) Infrastruktūras lietošanas maksu diferenciācija atkarībā no EURO emisiju klases ir veicinājusi tīrāku transportlīdzekļu izmantošanu. Tomēr, ņemot vērā transportlīdzekļu

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīva 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravu transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.).

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/52/EK par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā (Dokuments attiecas uz EEZ), *OV L 166, 30.4.2004., 124.–143. lpp.*

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 21. maija Direktīva 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai, *OV L 152, 11.6.2008., 1.–44. lpp.*

parka atjaunināšanu, paredzams, ka līdz 2020. gada beigām maksas diferenciācija atkarībā no šā parka sastāva starppilsētu tīklā būs novecojusi, tādēļ līdz minētajam termiņam tā būtu pakāpeniski jāatceļ. No tā paša brīža maksas par ārējām izmaksām iekasēšana būtu jāpiemēro daudz sistemātiskāk, padarot to par mērķtiecīgu līdzekli ārējo izmaksu atgūšanai situācijās, kurās šīs izmaksas ir visbūtiskākās.

- (10) Smagdarba transportlīdzekļu CO₂ emisiju īpatsvars arvien palielinās. Infrastruktūras lietošanas maksas diferenciācija atkarībā no šīm emisijām spēj nodrošināt uzlabojumus minētajā jomā un tādēļ būtu jāievieš.
- (11) Viegldarba transportlīdzekļi rada divas trešdaļas no autotransporta negatīvās ietekmes uz vidi un veselību. Tādēļ ir svarīgi stimulēt vistīrāko un degvielu visvairāk taupošo transportlīdzekļu izmantošanu, diferencējot ceļu maksas atkarībā no atbilstības koeficientiem, kas definēti Komisijas Regulā (ES) 2016/427¹⁸, Komisijas Regulā (ES) 2016/646¹⁹ un Komisijas Regulā (ES) 2017/xxx²⁰.
- (12) Lai veicinātu vistīrāko un degvielu visvairāk taupošo transportlīdzekļu izmantošanu, dalībvalstīm šiem transportlīdzekļiem būtu jāpiemēro būtiski mazākas autoceļu nodevas un lietošanas maksas.
- (13) Autoceļu satiksmes sastrēgumi, kurus visi mehāniskie transportlīdzekļi veicina dažādā mērā, rada izmaksas aptuveni 1 % apmērā no IKP. Lielu daļu šo izmaksu var attiecināt uz starppilsētu satiksmes sastrēgumiem. Tādēļ būtu jāatļauj iekasēt īpašu maksu par satiksmes sastrēgumiem, ar nosacījumu, ka to piemēro visām transportlīdzekļu kategorijām. Lai šī maksa būtu efektīva un samērīga, tā būtu jāaprēķina, pamatojoties uz galējām izmaksām par satiksmes sastrēgumiem, un jādiferencē atkarībā no vietas, laika un transportlīdzekļa kategorijas. Lai palielinātu maksas par satiksmes sastrēgumiem pozitīvo ietekmi, attiecīgie ieņēmumi būtu jāpiesaista projektiem, kas novērš šīs problēmas cēloņus.
- (14) Maksai par satiksmes sastrēgumiem būtu jāatbilst faktiskajām izmaksām, ko katrs transportlīdzeklis tieši rada citiem ceļa lietotājiem un netieši — sabiedrībai kopumā, nosakot tās samērīgi. Lai nepieļautu, ka minētās maksas nesamērīgi kavē cilvēku brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti, tās būtu jāierobežo ar konkrētām summām, kas atbilst galējām izmaksām par satiksmes sastrēgumiem, tuvojoties maksimālajai ietilpībai, proti, kad satiksmes apjoms tuvojas ceļa noslodzes robežai.
- (15) Ieņēmumu ziņā neitrāla infrastruktūras lietošanas maksas diferenciācija, ko piemēro smagajiem kravas transportlīdzekļiem, nav optimāls instruments satiksmes sastrēgumu samazināšanai un būtu pakāpeniski jāatceļ.
- (16) Arī uzcenojumi, ko pievieno infrastruktūras lietošanas maksām, var sniegt noderīgu atbalstu to problēmu risināšanai, kas saistītas ar būtisku kaitējumu videi vai satiksmes sastrēgumiem, ko izraisa konkrētu ceļu lietošana, un ne tikai kalnu apgabalos vien.

¹⁸ Komisijas 2016. gada 10. marta Regula (ES) 2016/427, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 6") (*OVL 82, 31.3.2016., 1.–98. lpp.*).

¹⁹ Komisijas 2016. gada 20. aprīļa Regula (ES) 2016/646, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 6") (*OVL 109, 26.4.2016., 1.–22. lpp.*).

²⁰

Tādēļ būtu jāatceļ pašreizējais uzcenojumu ierobežojums, kas tos atļauj piemērot tikai šādās teritorijās. Lai nepieļautu dubultas maksas iekasēšanu no lietotājiem, uzcenojumi nebūtu jāpiemēro ceļa posmos, kur piemēro maksu par satiksmes sastrēgumiem.

- (17) Ja dalībvalsts ievieš maksas ceļu sistēmu, piešķirtās kompensācijas atkarībā no konkrētā gadījuma var izraisīt ceļu lietotāju nerezidentu diskrimināciju. Tādēļ iespēja piešķirt kompensāciju šādos gadījumos būtu jāierobežo tikai ar autoceļu nodevām, un to vairs nedrīkstēs piemērot attiecībā uz lietošanas maksām.
- (18) Lai varētu izmantot iespējamās sinerģijas starp esošajām maksas ceļu sistēmām un samazināt ekspluatācijas izmaksas, Komisijai būtu pilnvērtīgi jāiesaistās to dalībvalstu sadarbībā, kuras plāno ieviest kopīgas maksas ceļu sistēmas.
- (19) Ceļu maksas var mobilizēt resursus, kas sekmē augstas kvalitātes transporta infrastruktūras uzturēšanas un attīstīšanas finansēšanu. Tādēļ ir pareizi stimulēt dalībvalstis, lai tās atbilstoši izmanto ieņēmumus no ceļu maksām, un šai nolūkā prasīt, lai tās atbilstoši ziņo par šādu ieņēmumu izlietojumu. Tas jo īpaši palīdzēs apzināt iespējamās finansēšanas nepilnības un palielināt sabiedrības atbalstu ceļu maksas iekasēšanai.
- (20) Tā kā šīs direktīvas mērķis jo īpaši ir nodrošināt, lai valstu cenu noteikšanas sistēmas, ko piemēro citiem transportlīdzekļiem, kuri nav smagie kravas transportlīdzekļi, tiktu piemērotas saskanīgā sistēmā, kas nodrošina vienlīdzīgu attieksmi visā Savienībā, to nevar pietiekami labi sasniegt dalībvalsts līmenī, bet, ņemot vērā autotransporta un to problēmu pārrobežu raksturu, kuras tiecas risināt šī direktīva, to var labāk sasniegt Savienības līmenī, tādēļ Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kas noteikts Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (21) Jānodrošina, ka maksas par ārējām izmaksām arī turpmāk iespējami precīzi atbilst izmaksām, ko izraisa smagdarba transportlīdzekļu radītais gaisa piesārņojums un troksnis, nepadarot iekasēšanas sistēmu pārāk sarežģītu, lai varētu stimulēt degvielu visvairāk taupošu transportlīdzekļu izmantošanu, saglabāt šo stimulu efektivitāti un regulāri atjaunināt ceļu maksas diferenciāciju. Tālab būtu jāpiešķir Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai maksas par ārējām izmaksām standartvērtības varētu pielāgot zinātnes attīstībai, definēt kārtību, kādā infrastruktūras lietošanas maksa mainās, neietekmējot kopējos ieņēmumus, atkarībā no smagdarba transportlīdzekļu CO₂ emisijām, un pielāgot tehnikas attīstībai kārtību, kādā mainās infrastruktūras lietošanas maksa attiecībā uz vieglDarba transportlīdzekļiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu²¹. Proti, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienlīdzīgu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, turklāt minēto iestāžu

²¹ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

- (22) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas attiecīgo noteikumu īstenošanai, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Īstenošanas aktu pieņemšanai jāizmanto konsultēšanās procedūra, lai izstrādātu saskaņotu rādītāju kopumu ceļu tīkla kvalitātes izvērtēšanai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011²².

- (23) Tāpēc Direktīva 1999/62/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 1999/62/EK groza šādi:

- (1) virsrakstu aizstāj ar šādu:

“Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīva 1999/62/EK par ceļu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem”;

- (2) direktīvas 1. un 2. pantu aizstāj ar šādiem:

“1. pants

1. Šī direktīva attiecas uz:

- a) transporta nodokļiem attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem;
- b) autoceļu nodevām un lietošanas maksām, ko piemēro transportlīdzekļiem.

2. Šī direktīva neattiecas uz transportlīdzekļiem, kas veic pārvadājumus tikai dalībvalstu teritorijās ārpus Eiropas.

3. Šī direktīva neattiecas uz Kanāriju salās, Seūtā un Meliljā, Azoru salās vai Madeirā reģistrētajiem transportlīdzekļiem, kas veic pārvadājumus tikai šajās teritorijās vai starp šīm teritorijām un attiecīgi Spānijas vai Portugāles kontinentālo daļu.

2. pants

Šajā direktīvā:

- 1) “Eiropas ceļu tīkls” ir autotransporta infrastruktūra, kas minēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1315/2013* II nodaļas 3. iedaļā un ilustrēta minētās regulas I pielikumā iekļautajās kartēs;

²²

Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- 2) “būvniecības izmaksas” ir izmaksas, kas saistītas ar kāda no šādiem objektiem būvniecību, tostarp attiecīgā gadījumā — finansēšanas izmaksas:
- a) jauna infrastruktūra vai jaunas infrastruktūras uzlabojumi, tostarp būtiski rekonstrukcijas darbi;
 - b) infrastruktūra vai infrastruktūras uzlabojumi, tostarp būtiski rekonstrukcijas darbi, kas pabeigti ne vēlāk kā 30 gadus pirms 2008. gada 10. jūnija, ja autoceļu nodevu iekasēšanas kārtība jau ir ieviesta līdz 2008. gada 10. jūnijam vai nostabilizēta ne senāk kā 30 gadus pirms jebkādas jaunas autoceļu nodevu iekasēšanas kārtības izveidošanas, kas ieviesta pēc 2008. gada 10. jūnija;
 - c) infrastruktūra vai infrastruktūras uzlabojumi, kas pabeigti pirms 2008. gada 10. jūnija, ja:
 - i) dalībvalstī ir izveidota autoceļu nodevu iekasēšanas sistēma, kas paredz šo izmaksu atgūšanu, izmantojot ar autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmas operatoru noslēgtu līgumu vai citus līdzvērtīgus tiesību aktus, kas stājas spēkā pirms 2008. gada 10. jūnija, vai
 - ii) dalībvalsts var pierādīt, ka attiecīgās infrastruktūras būvniecība bija atkarīga no tā, vai tās tehniskais kalpošanas laiks pārsniedz 30 gadus;
- 3) “finansēšanas izmaksas” ir procenti par aizņēmumiem un ieņēmumi no akcionāru pašu kapitāla;
- 4) “būtiski rekonstrukcijas darbi” ir rekonstrukcijas darbi, izņemot tādus remontdarbus, kas autoceļu lietotājiem pašreiz vairs nedod nekāda veida labumu, jo īpaši gadījumos, kad remontdarbus aizstāj ar autoceļa seguma atjaunošanu vai cita veida būvniecības darbiem;
- 5) “autoceļš” ir mehānisku transportlīdzekļu satiksmei īpaši paredzēts un izbūvēts ceļš, kas neapkalpo teritorijas, kuras ar to robežojas, un atbilst šādiem kritērijiem:
- a) izņemot īpašas vietas vai uz laiku, tam ir brauktuves divvirzienu satiksmei, nošķirtas ar sadalītāju joslu, kas nav domāta satiksmei, vai izņēmuma gadījumos — ar citiem līdzekļiem;
 - b) tam nav viena līmeņa krustojumu ar citiem autoceļiem, dzelzceļa vai tramvaja sliežu ceļiem, riteņbraucēju vai gājēju ceļiem;
 - c) tas ir īpaši apzīmēts kā autoceļš;
- 6) “autoceļu nodeva” ir konkrēta summa, kas noteikta atkarībā no attāluma, kuru transportlīdzeklis nobraucis, izmantojot attiecīgo infrastruktūru, un no transportlīdzekļa veida; tās nomaksāšana piešķir tiesības transportlīdzeklim izmantot attiecīgo infrastruktūru, un tā sastāv no infrastruktūras lietošanas maksas un — attiecīgā gadījumā — no maksas par satiksmes sastrēgumiem vai maksas par ārējām izmaksām, vai no tām abām;

- 7) “infrastruktūras lietošanas maksa” ir maksa, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas, kas dalībvalstī rodas saistībā ar infrastruktūras būvniecību, uzturēšanu, darbību un attīstību;
- 8) “maksa par ārējām izmaksām” ir maksa, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas, kas attiecīgajā dalībvalstī rodas saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu vai trokšņa piesārņojumu, vai tiem abiem;
- 9) “satiksmes sastrēgums” ir situācija, kad satiksmes apjoms tuvojas autoceļa noslodzes robežai vai to pārsniedz;
- 10) “maksa par satiksmes sastrēgumiem” ir maksa, ko piemēro transportlīdzekļiem, lai atgūtu izmaksas, kuras attiecīgajā dalībvalstī rodas saistībā ar satiksmes sastrēgumiem, un lai samazinātu satiksmes sastrēgumus;
- 11) “satiksmes radīta gaisa piesārņojuma izmaksas” ir izmaksas par kaitējumu, ko transportlīdzekļa darbības laikā rada gaisā nonākušās daļiņas un ozona prekursori, piemēram, slāpekļa oksīds un gaistoši organiski savienojumi;
- 12) “satiksmes radīta trokšņa piesārņojuma izmaksas” ir izmaksas par kaitējumu, ko rada transportlīdzekļa darbības vai transportlīdzekļa un ceļa virsmas mijiedarbības troksnis;
- 13) “vidējā svērtā infrastruktūras lietošanas maksa” ir noteiktā laikposmā gūtie kopējie ieņēmumi no infrastruktūras lietošanas maksas, dalīti ar to kilometru skaitu, ko smagdarba transportlīdzekļi ir nobraukuši noteiktos ceļa posmos, kuriem minētajā laikposmā piemēroja attiecīgo maksu;
- 14) “lietošanas maksa” ir noteikta apmēra maksājums, kas transportlīdzeklim dod tiesības konkrētu laikposmu izmantot 7. panta 1. un 2. punktā minētās infrastruktūras;
- 15) “transportlīdzeklis” ir mehānisks transportlīdzeklis ar četriem vai vairāk riteņiem vai kopā sakabināti transportlīdzekļi, kas paredzēti vai tiek izmantoti pasažieru vai kravas pārvadāšanai pa autoceļiem;
- 16) “smagdarba transportlīdzeklis” ir smagais kravas transportlīdzeklis, autobuss vai tālsatiksmes autobuss;
- 17) “smagais kravas transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kas paredzēts preču pārvadāšanai un kura maksimālā pieļaujamā masa ir lielāka par 3,5 tonnām;
- 18) “autobuss vai tālsatiksmes autobuss” ir transportlīdzeklis, kas paredzēts vairāk nekā astoņu pasažieru pārvadāšanai, neskaitot vadītāju, un kura maksimālā pieļaujamā masa ir lielāka par 3,5 tonnām;
- 19) “viegl darba transportlīdzeklis” ir vieglais pasažieru automobilis, mikroautobuss vai vieglais kravas automobilis;
- 20) “vieglais pasažieru automobilis” ir transportlīdzeklis ar četriem riteņiem, kas paredzēts ne vairāk kā astoņu pasažieru pārvadāšanai, neskaitot vadītāju;
- 21) “mikroautobuss” ir transportlīdzeklis, kas paredzēts vairāk nekā astoņu pasažieru pārvadāšanai, neskaitot vadītāju, un kura maksimālā pieļaujamā masa nav lielāka par 3,5 tonnām;

- 22) “vieglais kravas automobilis” ir transportlīdzeklis, kas paredzēts preču pārvadāšanai un kura maksimālā pieļaujamā masa nav lielāka par 3,5 tonnām;
- 23) “bezemisiju transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kas nerada izplūdes gāzu emisijas;
- 24) “pārvadātājs” ir jebkurš uzņēmums, kas pārvadā preces vai pasažierus pa autoceļiem;
- 25) ““EURO 0”, “EURO I”, “EURO II”, “EURO III”, “EURO IV”, “EURO V” un “EURO VI” kategorijas transportlīdzeklis” ir smagdarba transportlīdzeklis, kas atbilst emisijas standartiem, kuri izklāstīti 0. pielikumā;
- 26) “transportlīdzekļa veids” ir smagdarba transportlīdzekļa iedalījums kategorijā pēc tā asu skaita, gabarītiem vai masas, vai citām transportlīdzekļa klasifikācijas pazīmēm, kas atspoguļo autoceļa bojājumus, piemēram, uz autoceļa iegūtu bojājumu klasifikācijas sistēma, kas izklāstīta IV pielikumā, ja izmantotās klasifikācijas sistēmas pamatā ir transportlīdzekļa raksturojums, kas norādīts vai nu visās dalībvalstīs lietotajos transportlīdzekļa dokumentos, vai ir acīmredzams;
- 27) “koncesijas līgums” ir “būvdarbu publiskā iepirkuma līgums”, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/24/ES** 1. pantā;
- 28) “koncesijas nodeva” ir autoceļu nodeva, ko, pamatojoties uz koncesijas līgumu, iekasē koncesionārs;
- 29) “būtiski mainīta nodevu vai maksas iekasēšanas kārtība” ir autoceļu nodevu vai maksas iekasēšanas kārtība, kas mainīta tā, ka izmaksas vai ieņēmumi mainās par vismaz 5 %, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, pēc tam, kad ir piemērota inflācijas korekcija, kuru mēra kā izmaiņas ES saskaņotajā patēriņa cenu indeksā (neiekļaujot enerģiju un neapstrādātu pārtiku), ko publicējusi Komisija (*Eurostat*).

Šā panta 2) punktā:

- a) vērā ņemamā būvniecības izmaksu daļa jebkurā gadījumā nevar pārsniegt esošās tehniskās kalpošanas laika daļu infrastruktūras sastāvdaļām, kuras vēl ir lietošanā 2008. gada 10. jūnijā vai dienā, kad tiek ieviesta jauna autoceļu nodevu iekasēšanas kārtība, ja šī diena ir vēlāk;
- b) infrastruktūras izmaksas vai infrastruktūras uzlabojumu izmaksas var ietvert jebkādus īpašus izdevumus saistībā ar infrastruktūru, kas paredzēti, lai samazinātu traucējumus, ko izraisa troksnis, vai lai uzlabotu satiksmes drošību, kā arī faktiskus maksājumus, ko veic infrastruktūras operators un kas atbilst vides jomā izvirzītiem objektīviem mērķiem, piemēram, aizsardzībai pret augsnes piesārņošanu.

* Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

** Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/24/ES par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).”;

(3) direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. pants

1. Neskarot 9. panta 1.a punktu, dalībvalstis var saglabāt vai ieviest autoceļu nodevas un lietošanas maksas Eiropas ceļu tīklā vai konkrētos minētā tīkla posmos un visos citos autoceļu tīkla posmos, kas nepieder pie Eiropas ceļu tīkla, ievērojot šā panta 3.–9. punktā un 7.a–7.k pantā paredzētos nosacījumus.

2. Šā panta 1. punkts neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību citos ceļos piemērot autoceļu nodevas un lietošanas maksas, ja vien šāda autoceļu nodevu un lietošanas maksu piemērošana šādos citos ceļos nediskriminē starptautisko satiksmi un nerada transporta uzņēmumu konkurences traucējumus. Autoceļu nodevas un lietošanas maksas, ko piemēro ceļos, kuri nepieder Eiropas ceļu tīklam un nav autoceļi, atbilst nosacījumiem, kas minēti šā panta 3. un 4. punktā, 7.a pantā un 7.j panta 1., 2. un 4. punktā.

3. Dalībvalstis nevienas kategorijas transportlīdzekļiem par viena un tā paša ceļa posma lietošanu nepiemēro vienlaikus autoceļu nodevas un lietošanas maksu. Tomēr dalībvalstis, kas savā ceļu tīklā piemēro lietošanas maksu, var piemērot arī autoceļu nodevas par tiltu, tuneļu un kalnu pāreju izmantošanu.

4. Ar autoceļu nodevām un lietošanas maksu ne tieši, ne netieši nediskriminē ceļa lietotājus viņu pilsonības dēļ un pārvadātājus viņu uzņēmējdarbības veikšanas vai transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts vai trešās valsts dēļ, vai arī pārvadājumu izcelsmes vai galamērķa dēļ.

5. Dalībvalstis var smagdarba transportlīdzekļiem paredzēt samazinātas autoceļu nodevas likmes vai lietošanas maksas vai atbrīvot no autoceļu nodevām vai lietošanas maksām transportlīdzekļus, uz ko neattiecas prasība uzstādīt un izmantot reģistrācijas kontrolierīces, kuras paredzētas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 165/2014*, un gadījumos, uz kuriem attiecas šīs direktīvas 6. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā izklāstītie nosacījumi.

6. Neskarot 9. punktu, no 2018. gada 1. janvāra dalībvalstis neievieš lietošanas maksas smagdarba transportlīdzekļiem. Lietošanas maksas, kas ieviestas pirms minētā datuma, var saglabāt līdz 2023. gada 31. decembrim.

7. No [šīs direktīvas spēkā stāšanās datums] dalībvalstis neievieš lietošanas maksas viegldarba transportlīdzekļiem. Lietošanas maksas, kas ieviestas pirms minētā datuma, pakāpeniski atceļ līdz 2027. gada 31. decembrim.

8. Līdz 2019. gada 31. decembrim attiecībā uz smagdarba transportlīdzekļiem dalībvalstis var izvēlēties piemērot autoceļu nodevas vai lietošanas maksas tikai tādiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa nav mazāka par 12 tonnām, ja tās uzskata, ka to piemērošana transportlīdzekļiem, kuru pilnā masa ir mazāka par 12 tonnām:

a) satiksmes novirzīšanas dēļ radītu nozīmīgas negatīvas sekas brīvai satiksmes plūsmai, videi, trokšņu līmenim, satiksmes sastrēgumiem, veselībai vai ceļu satiksmes drošībai;

b) radītu administratīvas izmaksas, kas vairāk nekā par 30 % pārsniedz papildu ieņēmumus, kurus būtu radījusi to piemērošana.

Dalībvalstis, kas izvēlas piemērot autoceļu nodevas vai lietošanas maksas, vai tās abas tikai tiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa nav mazāka par 12 tonnām, dara Komisijai zināmu savu lēmumu un tā iemeslus.

9. No 2020. gada 1. janvāra autoceļu nodevas un lietošanas maksas, ko piemēro smagdarba transportlīdzekļiem, piemēro visiem smagdarba transportlīdzekļiem.

10. Autoceļu nodevas un lietošanas maksas, ko piemēro smagdarba transportlīdzekļiem, no vienas puses, un viegl darba transportlīdzekļiem, no otras puses, var ieviest vai saglabāt savstarpēji neatkarīgi.

* Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 4. februāra Regula (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).”;

(4) direktīvas 7.a pantu aizstāj ar šādu:

“7.a pants

1. Lietošanas maksas ir samērīgas ar infrastruktūras lietošanas ilgumu.

2. Piemērojot lietošanas maksas smagdarba transportlīdzekļiem, infrastruktūras lietošanu dara pieejamu vismaz uz šādiem laikposmiem — diena, nedēļa, mēnesis un gads. Mēneša likme nav lielāka par 10 % no gada likmes, nedēļas likme nav lielāka par 5 % no gada likmes un dienas likme nav lielāka par 2 % no gada likmes.

Dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem attiecīgā dalībvalstīs var piemērot tikai lietošanas maksas gada likmes.

Lietošanas maksu, ieskaitot administratīvās izmaksas, visu kategoriju smagdarba transportlīdzekļiem dalībvalstis nosaka, nepārsniedzot II pielikumā noteiktās maksimālās likmes.

3. Piemērojot lietošanas maksas vieglajiem pasažieru automobiļiem, infrastruktūras lietošanu dara pieejamu vismaz uz šādiem laikposmiem — 10 dienas, mēnesis vai divi mēneši, vai abi, un gads. Divu mēnešu likme nav lielāka par 30 % no gada likmes, mēneša likme nav lielāka par 18 % no gada likmes un 10 dienu likme nav lielāka par 8 % no gada likmes.

Dalībvalstis infrastruktūras lietošanu var darīt pieejamu arī uz citiem laikposmiem. Šādos gadījumos dalībvalstis piemēro likmes saskaņā ar principu par vienlīdzīgu attieksmi pret lietotājiem, ņemot vērā visus būtiskos apstākļus, jo īpaši gada likmi un likmes, ko piemēro citiem laikposmiem, kuri minēti pirmajā daļā, esošos izmantošanas modeļus un administratīvās izmaksas.

Attiecībā uz lietošanas maksas sistēmām, kas pieņemtas pirms 2017. gada 31. maija, dalībvalstis var saglabāt likmes, kas ir augstākas par pirmajā daļā noteiktajiem ierobežojumiem un kas bija spēkā pirms minētā datuma, un attiecīgi augstākas likmes citiem lietošanas laikposmiem, ievērojot vienlīdzīgas attieksmes principu. Tomēr tām ir jāatbilst pirmajā daļā noteiktajiem ierobežojumiem, kā arī otrajā daļā noteiktajām prasībām, tiklīdz stājas spēkā būtiski mainīta nodevu vai maksu iekasēšanas kārtība un, vēlākais, no 2024. gada 1. janvāra.

4. Attiecībā uz mikroautobusiem un vieglajiem kravas automobiļiem dalībvalstīm jāievēro 2. vai 3. punkta noteikumi. Tomēr attiecībā uz mikroautobusiem un vieglajiem kravas automobiļiem dalībvalstis nosaka augstāku lietošanas maksu nekā attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem, vēlākais, no 2024. gada 1. janvāra.”;

(5) direktīvas 7.c pantu aizstāj ar šādu:

“7.c pants

1. Dalībvalstis var saglabāt vai ieviest maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radīta gaisa piesārņojuma vai trokšņa piesārņojuma, vai to abu izmaksām.

Attiecībā uz smagdarba transportlīdzekļiem maksas par ārējām izmaksām diferencē un nosaka saskaņā ar IIIa pielikumā noteiktajām minimālajām prasībām un metodēm, kā arī ievērojot IIIb pielikumā noteiktās standartvērtības.

2. Izmaksas, ko ņem vērā, attiecas uz ceļu tīklu vai tā daļu, kurā iekasē maksu par ārējām izmaksām, un uz transportlīdzekļiem, uz kuriem maksa attiecas. Dalībvalstis var izvēlēties atgūt tikai procentuālu daļu no minētajām izmaksām.

3. Maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu nepiemēro smagdarba transportlīdzekļiem, kas atbilst stingrākajiem EURO emisiju standartiem.

Pirmo daļu pārtrauc piemērot, kad ir pagājuši četri gadi no dienas, kurā sāka piemērot noteikumus, ar ko ieviesa minētos standartus.

4. To, cik lielas ir maksas par ārējām izmaksām, nosaka attiecīgā dalībvalsts. Ja kāda dalībvalsts tādiem nolūkiem ir izraudzījusies kādu iestādi, tai ir jābūt juridiski un finansiāli neatkarīgai no organizācijas, kas daļēji vai pilnībā apsaimnieko vai iekasē tādus maksājumus.

5. No 2021. gada 1. janvāra dalībvalstis, kas iekasē autoceļu nodevas, smagdarba transportlīdzekļiem piemēro maksas par ārējām izmaksām vismaz tajā 7. panta 1. punktā minētā tīkla daļā, kur smagdarba transportlīdzekļu radītais kaitējums videi ir lielāks par smagdarba transportlīdzekļu radīto vidējo kaitējumu videi, ko nosaka saskaņā ar IIIa pielikumā minētajām attiecīgajām ziņošanas prasībām.”;

(6) iekļauj šādu 7.da pantu:

“7.da pants

1. Dalībvalstis saskaņā ar V pielikumā noteiktajām prasībām var ieviest maksu par satiksmes sastrēgumiem jebkurā sava ceļu tīkla posmā, kur veidojas satiksmes sastrēgumi. Maksu par satiksmes sastrēgumiem var piemērot tikai tiem ceļa posmiem, kur regulāri rodas satiksmes sastrēgumi, un vienīgi laikposmos, kad tie parasti izveidojas.
2. Dalībvalstis definē 1. punktā minētos ceļa posmus un laikposmus, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem saistībā ar to, cik lielam riskam ir pakļauti ceļi un to apkārtnē satiksmes sastrēgumu dēļ, piemēram, kādi ir vidējie kavējumi vai rindas garums.
3. Maksu par satiksmes sastrēgumiem, ko nosaka kādam ceļu tīkla posmam, piemēro nediskriminējošā veidā visām transportlīdzekļu kategorijām saskaņā ar standartizētiem ekvivalences koeficientiem, kas noteikti V pielikumā.
4. Maksa par satiksmes sastrēgumiem atbilst izmaksām, ko transportlīdzeklis rada citiem ceļa lietotājiem un — netiešā veidā — visai sabiedrībai, bet nevienam autoceļa veidam tā nedrīkst pārsniegt maksimālo līmeni, kas noteikts VI pielikumā.
5. Dalībvalstis izstrādā atbilstošus mehānismus maksas par satiksmes sastrēgumiem ietekmes uzraudzībai un tās līmeņa pārskatīšanai. Dalībvalstis regulāri, vismaz ik pēc trim gadiem, pārskata šīs maksas līmeni, lai nodrošinātu, ka tā nepārsniedz satiksmes sastrēgumu izmaksas, kas rodas konkrētajā dalībvalstī, un ka to iekasē tajos ceļa posmos, kur ir noteikta maksa par satiksmes sastrēgumiem.”;

(7) direktīvas 7.f un 7.g pantu aizstāj ar šādiem:

“7.f pants

1. Pēc Komisijas informēšanas dalībvalsts var piemērot uzcenojumu infrastruktūras lietošanas maksai, ko iekasē konkrētos ceļa posmos, kuros regulāri rodas satiksmes sastrēgumi vai kuros lietojot transportlīdzekļi rada būtisku kaitējumu videi, ja tiek izpildīti šādi nosacījumi:
 - a) ieņēmumus, ko gūst no uzcenojuma, iegulda tādas transporta infrastruktūras būvniecības finansēšanā, kas ietilpst saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 III nodaļas noteikumiem identificētā pamattīklā un tieši sekmē satiksmes sastrēgumu vai videi radīta kaitējuma mazināšanos un atrodas tajā pašā transporta koridorā, kur ir ceļa posms, kuram piemēro uzcenojumu;
 - b) uzcenojums nav lielāks par 15 % no vidējās svērtās infrastruktūras lietošanas maksas, ko aprēķina saskaņā ar 7.b panta 1. punktu un 7.e pantu, izņemot gadījumus, kad gūtos ieņēmumus iegulda pamattīkla transporta koridoru pārrobežu posmos, un tad šis uzcenojums nedrīkst būt lielāks par 25 %;

c) uzcenojuma piemērošana nedrīkst izraisīt netaisnīgu attieksmi pret komerctransportu salīdzinājumā ar citiem ceļu lietotājiem;

d) pirms uzcenojuma piemērošanas Komisijai iesniedz aprakstu par konkrēto uzcenojuma piemērošanas vietu un pierādījumu par lēmumu finansēt a) apakšpunktā minēto pamattīkla transporta koridoru būvniecību;

e) laikposmu, kad uzcenojumu paredzēts piemērot, nosaka un ierobežo iepriekš, un no gaidāmo ieņēmumu viedokļa tas ir saskanīgs ar to projektu finanšu plāniem un izmaksu un ieguvumu analīzi, kurus līdzfinansē ar ieņēmumiem no uzcenojuma.

1.a. Jaunu pārrobežu projektu gadījumā uzcenojumus var piemērot tikai tad, ja tam piekrīt visas šādā projektā iesaistītās dalībvalstis.

2. Uzcenojumu var piemērot infrastruktūras lietošanas maksai, kas diferencēta saskaņā ar 7.g vai 7.ga pantu.

3. Saņemot vajadzīgo informāciju no dalībvalsts, kas paredzējusi piemērot uzcenojumu, Komisija šo informāciju dara pieejamu 9.c pantā minētās komitejas locekļiem. Ja Komisija uzskata, ka plānotais uzcenojums neatbilst 1. punktā izklāstītajiem nosacījumiem, vai uzskata, ka plānotais uzcenojums ļoti negatīvi ietekmēs nomaļu reģionu ekonomisko attīstību, tā var, pieņemot īstenošanas aktus, noraidīt attiecīgās dalībvalsts iesniegtās plānotās maksas vai lūgt to grozījumu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 9.c panta 2. punktā.

4. Uzcenojuma summu atskaita no maksas par ārējām izmaksām, ko aprēķina saskaņā ar 7.c pantu, izņemot attiecībā uz transportlīdzekļiem ar EURO 0, I un II emisiju klasi no 2011. gada 15. oktobra, ar III un IV emisiju klasi no 2015. gada 1. janvāra, ar V emisiju klasi no 2019. gada 1. janvāra un ar VI emisiju klasi no 2023. gada janvāra un turpmāk. Visus ieņēmumus, kas gūti, vienlaikus piemērojot uzcenojumu un maksu par ārējām izmaksām, iegulda tādu pamattīkla transporta koridoru būvniecības finansēšanā, kas minēti Regulas (ES) Nr. 1316/2013 I pielikuma I daļā.

5. Uzcenojumu nedrīkst piemērot ceļa posmos, kur piemēro maksu par satiksmes sastrēgumiem.

7.g pants

1. Līdz 2021. gada 31. decembrim infrastruktūras lietošanas maksu var diferencēt, lai mazinātu satiksmes sastrēgumus un kaitējumu infrastruktūrai un optimizētu attiecīgās infrastruktūras izmantošanu vai veicinātu satiksmes drošību, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) diferenciacija ir pārskatāma, publiskota un visiem lietotājiem pieejama ar vienādiem nosacījumiem;

b) diferenciaciju piemēro, ievērojot diennakts laiku un dienas vai gadalaika tipu;

c) infrastruktūras lietošanas maksa 7.b pantā minētās vidējās svērtās infrastruktūras lietošanas maksas maksimālo līmeni nepārsniedz par vairāk nekā 175 %;

- d) visintensīvākās satiksmes laiks, kad satiksmes sastrēgumu mazināšanai iekasē lielāku infrastruktūras lietošanas maksu, nav ilgāks par piecām stundām dienā;
- e) diferenciāciju ceļa posmam, kurā rodas satiksmes sastrēgumi, nosaka un piemēro pārredzamā un ieņēmumu ziņā neitrālā veidā tā, lai mazāka autoceļu nodeva būtu jāmaksā pārvadātājiem, kuri izvēlas braukt periodos, kad ceļš ir mazāk noslogots, un lielāka autoceļu nodeva būtu jāmaksā pārvadātājiem, kuri šo pašu ceļa posmu izmanto satiksmes sastrēgumstundās.

Dalībvalsts, kura vēlas ieviest šādu diferenciāciju vai mainīt spēkā esošo, informē par to Komisiju un sniedz tai informāciju, kas nepieciešama, lai pārliecinātos, ka nosacījumi ir izpildīti.

2. Attiecībā uz smagdarba transportlīdzekļiem dalībvalstis līdz 2020. gada 31. decembrim diferencē infrastruktūras lietošanas maksu saskaņā ar transportlīdzekļa EURO emisiju klasi tā, lai infrastruktūras lietošanas maksa nepārsniegtu 100 % papildus tai pašai maksai, ko iekasē par tādiem pašiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst visstingrākajiem emisiju apjomu standartiem. No šīs prasības var atbrīvot spēkā esošos koncesijas līgumus līdz to atjaunināšanai.

Dalībvalsts tomēr var atkāpties no prasības diferencēt infrastruktūras lietošanas maksu, ja iestājas kāds no šādiem apstākļiem:

- i) tas būtiski mazinātu autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmu saskaņotību dalībvalsts teritorijā;
- ii) tehniskā ziņā nebūtu lietderīgi ieviest diferenciāciju attiecīgajā autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmā;
- iii) tas uz citiem ceļiem novirzītu tādus transportlīdzekļus, kas izraisa vislielāko piesārņojumu, un negatīvi ietekmētu ceļu satiksmes drošību un sabiedrības veselību;
- iv) autoceļu nodevā būtu iekļauta maksa par ārējām izmaksām.

Par visām šādām atkāpēm vai izņēmumiem ziņo Komisijai.

3. Ja pārbaudes gadījumā transportlīdzekļa vadītājs vai attiecīgā gadījumā pārvadātājs nevar uzrādīt transportlīdzekļa dokumentus, kas vajadzīgi, lai 2. punkta nolūkos noskaidrotu transportlīdzekļa emisiju klasi, dalībvalstis var piemērot maksimālās pieļaujamās autoceļu nodevas.

4. Viena gada laikā pēc tam, kad Komisija oficiāli ir publicējusi CO₂ emisiju datus saskaņā ar Regulu (ES) .../...*****, Komisija pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 9.e pantu, lai noteiktu CO₂ emisiju standartvērtības, kā arī pienācīgi iedalītu kategorijās attiecīgos smagdarba transportlīdzekļus.

Viena gada laikā pēc šā deleģētā akta stāšanās spēkā dalībvalstis diferencē infrastruktūras lietošanas maksu, ņemot vērā CO₂ emisiju standartvērtības un attiecīgās transportlīdzekļu kategorijas. Maksas diferencē tā, lai neviena maksa par infrastruktūras lietošanu nepārsniegtu 100 % papildus tai pašai maksai par tādiem pašiem transportlīdzekļiem ar zemāko, bet ne nulles līmeņa CO₂ emisiju apjomu. Bezemisiju transportlīdzekļiem infrastruktūras lietošanas maksu samazina par 75 % salīdzinājumā ar augstāko likmi.

5. Šā panta 1., 2. un 4. punktā minētā diferenciācija nav paredzēta, lai no autoceļu nodevām gūtu papildu ieņēmumus. Iepriekš neparedzētu ieņēmumu pieaugumu izlīdzina, mainot diferenciācijas struktūru, un tas ir jāizdara divos gados pēc tā pārskata gada beigām, kad ir gūti papildu ieņēmumi.

***** Komisijas [datums] Regula (ES) ././., ar ko īsteno Regulu (ES) Nr. 595/2009 attiecībā uz smagdarba transportlīdzekļu CO₂ emisiju apjoma un degvielas patēriņa apstiprināšanu un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK (OV L ..., ..., ... lpp.).”;

(8) iekļauj šādu 7.ga pantu:

“7.ga pants

1. Attiecībā uz viegldarba transportlīdzekļiem dalībvalstis līdz 2021. gada 31. decembrim var diferencēt autoceļu nodevas un lietošanas maksas atkarībā no transportlīdzekļa ietekmes uz vidi.

2. No 2022. gada 1. janvāra dalībvalstis diferencē autoceļu nodevas un — attiecībā uz lietošanas maksām — vismaz gada maksas atkarībā no transportlīdzekļu CO₂ un piesārņojošo vielu emisijām saskaņā ar VII pielikuma noteikumiem.

3. Ja pārbaudes gadījumā transportlīdzekļa vadītājs vai attiecīgā gadījumā pārvadātājs nevar uzrādīt transportlīdzekļa dokumentus, kas vajadzīgi, lai noskaidrotu transportlīdzekļa emisiju līmeni (atbilstības apliecību), saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) ././..*****, dalībvalstis var piemērot maksimālās pieļaujamās autoceļu nodevas vai gada lietošanas maksas.

4. Saskaņā ar 9.e pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, ar ko groza VII pielikumu, lai pielikumā noteikto kārtību pielāgotu tehnikas attīstībai.

***** Komisijas [datums] Regula (ES) 2017/xxx, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L xxx) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).”;

(9) direktīvas 7.h pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta ievadtekstu aizstāj ar šādu:

“Vismaz sešus mēnešus pirms jauna vai būtiski mainīta infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšanas režīma ieviešanas dalībvalstis nosūta Komisijai.”;

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Pirms jauna vai būtiski mainīta maksas par ārējām izmaksām iekasēšanas režīma ieviešanas dalībvalstis informē Komisiju par attiecīgo tīklu un plānotajām likmēm katrā transportlīdzekļu kategorijā un emisiju klasē.”;

c) panta 4. punktu svīturo;

(10) direktīvas 7.i pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“b) šādas atlaides vai samazinājumi atbilst faktiskajiem administratīvo izmaksu ietaupījumiem, apstrādājot informāciju par regulārajiem lietotājiem, salīdzinājumā ar neregulārajiem lietotājiem;

c) šādas atlaides vai samazinājumi nav lielāki par 13 % no infrastruktūras lietošanas maksas, ko maksā tādi paši transportlīdzekļi, kuri nevar pretendēt uz atlaidēm vai samazinātu maksu.”;

b) panta 3. punktu groza šādi:

“3. Ievērojot 7.g panta 1. punkta b) apakšpunktā un 5. punktā minētos nosacījumus, attiecībā uz īpašiem Eiropas nozīmes projektiem, kas norādīti Regulas (ES) Nr. 1315/2013 I pielikumā, autoceļu nodevu likmēm var piemērot citādu diferenciāciju, lai šiem projektiem nodrošinātu komerciālu dzīvotspēju, ja ar tiem tieši konkurē citi transporta veidi. Tā rezultātā iegūtā maksas struktūra ir lineāra, samērīga, publiskota un visiem lietotājiem pieejama ar vienādiem nosacījumiem un nerada situāciju, kad papildu izmaksas augstāku autoceļu nodevu veidā tiek novirzītas citiem lietotājiem.”;

(11) direktīvas 7.j pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Lai to nodrošinātu, dalībvalstis sadarbojas, izstrādājot metodes, kā ceļa lietotāji vismaz lielākajās tirdzniecības vietās var samaksāt autoceļu nodevas un lietošanas maksas 24 stundas diennaktī, izmantojot parastos maksāšanas līdzekļus, gan dalībvalstīs, kur minētās nodevas un maksas tiek piemērotas, gan ārpus tām.”;

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Ja dalībvalsts transportlīdzeklim piemēro autoceļu nodevu, tad šīs nodevas kopsummu, infrastruktūras lietošanas maksas summu, summu maksai par ārējām izmaksām un summu maksai par satiksmes sastrēgumiem (ja piemēro) norāda kvītī, ko izsniedz ceļa lietotājam, ja iespējams, elektroniski.”;

c) panta 4. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Ja tas ir ekonomiski iespējams, dalībvalstis maksu par ārējām izmaksām un maksu par satiksmes sastrēgumiem piemēro un iekasē, izmantojot elektronisku sistēmu, kas atbilst Direktīvas 2004/52/EK 2. panta 1. punkta prasībām.”;

(12) direktīvas 7.k pantu aizstāj ar šādu:

“7.k pants

Neskarot Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. pantu, šī direktīva neierobežo dalībvalstu, kuras ievieš autoceļu nodevu sistēmu, rīcības brīvību paredzēt attiecīgas kompensācijas.”;

(13) direktīvas 8. panta 2. punktu groza šādi:

a) punkta a) apakšpunktā atsauci uz “7. panta 7. punktu” aizstāj ar atsauci uz “7.a pantu”;

b) punkta b) apakšpunktā pēc vārdiem “7. panta 1. punktu” ieraksta vārdus “un 2. punktu”;

(14) direktīvas 9. pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta otro daļu svīturo;

b) pievieno šādu 3. punktu:

“3. Ieņēmumus no maksas par satiksmes sastrēgumiem vai to ekvivalentu šo ieņēmumu finansiālā izteiksmē izmanto satiksmes sastrēgumu problēmas risināšanai, jo īpaši:

a) atbalstot kolektīvo transporta infrastruktūru un pakalpojumus;

b) likvidējot Eiropas transporta tīklā tādas ceļa vietas, kur caurlaides spēja nav pietiekama;

c) attīstot alternatīvu infrastruktūru transporta lietotājiem.”;

(15) direktīvas 9.d un 9.e pantu aizstāj ar šādiem pantiem:

“9.d pants

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 9.e pantu, lai grozītu 0. pielikumu, summas IIIb pielikuma 1. un 2. tabulā un formulas IIIa pielikuma 4.1. un 4.2. punktā nolūkā tās pielāgot zinātnes un tehnikas attīstībai.

9.e pants

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 7.g panta 4. punktā, 7.ga panta 4. punktā un 9.d pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no [šīs direktīvas spēkā stāšanās datums].

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 7.g panta 4. punktā, 7.ga panta 4. punktā un 9.d pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai arī vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošo deleģēto aktu darbības termiņu.

4. Pirms deleģēta akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Pieņemot deleģētu aktu, Komisija vienlaikus paziņo par to Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 7.g panta 4. punktu, 7.ga panta 4. punktu un 9.d pantu pieņemtais deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad par minēto aktu ir paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.”;

(16) direktīvas 9.f un 9.g pantu svīturo;

(17) direktīvas 10.a pantu aizstāj ar šādu:

“1. Lai ņemtu vērā izmaiņas ES saskaņotajā patēriņa cenu indeksā, kurā nav iekļauta enerģija un neapstrādāta pārtika (ko publicējusi Komisija (*Eurostat*)), summas euro, kā noteikts II pielikumā, un summas centos, kā noteikts IIIb pielikuma 1. un 2. tabulā, pielāgo reizi divos gados. Pirmā šāda pielāgošana notiek līdz 31. martam [gadā, kas seko diviem gadiem pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā].

Summas pielāgo automātiski, euro vai centos izteikto pamatsummu palielinot par minētā indeksa izmaiņu procentu daļu. Iegūtās summas noapaļo uz augšu līdz tuvākajam euro saistībā ar II pielikumu un uz augšu līdz tuvākajai centa desmitdaļai saistībā ar IIIb pielikumu.

2. Pielāgotās summas, kas minētas 1. punktā, Komisija publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* līdz tā gada 31. martam, kas seko 1. punktā minēto divu kalendāro gadu beigām. Šīs pielāgotās summas stājas spēkā nākamā mēneša pirmajā dienā pēc publicēšanas.”;

(18) direktīvas 11. pantu aizstāj ar šādu:

“11. pants

1. Dalībvalstis katru gadu apkopotā veidā publicē ziņojumu par autoceļu nodevām un lietošanas maksām, kas iekasētas to teritorijā, tostarp informāciju par ieņēmumu izlietojumu un to autoceļu kvalitāti, kuriem piemēro šīs autoceļu nodevas vai lietošanas maksas, kā norādīts 2. un 3. punktā.

2. Saskaņā ar 1. punktu publicētajā ziņojumā iekļauj informāciju par:

- a) maksu par ārējām izmaksām, kas iekasēta par katru transportlīdzekļa klases, ceļu kategorijas un laikposma kombināciju;
- b) infrastruktūras lietošanas maksas diferenciāciju atkarībā no transportlīdzekļu veida;
- c) vidējo svērto maksu par infrastruktūras lietošanas izmaksām un kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no infrastruktūras lietošanas maksas, norādot jebkādu iespējamu novirzi no faktiskajām infrastruktūras izmaksām, ko izraisījusi infrastruktūras lietošanas maksas diferenciācija;
- d) kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no maksas par ārējām izmaksām;
- e) kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no maksas par satiksmes sastrēgumiem;
- f) kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no autoceļu nodevām un/vai lietošanas maksām;
- g) informāciju par to ieņēmumu izlietojumu, kas gūti, piemērojot šo direktīvu, un to, kā šie ieņēmumi ir ļāvuši dalībvalstij sasniegt 9. panta 2. un 3. punktā minētos mērķus;
- h) izvērtējumu, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, par ceļu infrastruktūras uzturēšanas stāvokli dalībvalsts teritorijā un izmaiņām, kas notikušas laikposmā pēc iepriekšējā ziņojuma;
- i) izvērtējumu par satiksmes sastrēgumu līmeni ar autoceļu nodevām apliktajā tīklā satiksmes sastrēgumstundās, kurš sagatavots, pamatojoties uz satiksmes novērojumiem reālajā dzīvē, kas veikti reprezentatīvam skaitam attiecīgā tīkla ceļu posmu, kuros konstatēti satiksmes sastrēgumi, un par izmaiņām, kas notikušas laikposmā pēc iepriekšējā ziņojuma.

3. Lai izvērtētu ceļu kvalitāti tīkla daļās, kurās piemēro autoceļu nodevas vai lietošanas maksas, dalībvalstis izmanto kvalitātes pamatrādītājus. Šie rādītāji attiecas vismaz uz:

- a) ceļu virsmas kvalitāti;
- b) ceļu satiksmes drošību;
- c) satiksmes sastrēgumu līmeni.

4. Trijos gados pēc [pārskatītās direktīvas spēkā stāšanās datums] Komisija pieņem īstenošanas aktu saskaņā ar 9.c panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru, lai definētu saskaņotu rādītāju kopu.

5. Sešos gados pēc [pārskatītās direktīvas spēkā stāšanās datums] Komisija publicē ziņojumu, izvērtējot to, kā dalībvalstis piemēro 4. punktā minētos rādītājus.”;

19) direktīvas pielikumus groza šādi:

- a) direktīvas 0., IIIa, IIIb un IV pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas pielikumu;
- b) direktīvai pievieno V, VI un VII pielikumu, kā noteikts šīs direktīvas pielikumā.

2. pants

1. Dalībvalstis nodrošina, ka normatīvie un administratīvie akti, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, stājas spēkā, vēlākais, [..]. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

Kad dalībvalstis pieņem šos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāmas šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*