



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 29. oktobrī
(OR. en)

10542/21

**Starpiestāžu lieta:
2017/0114 (COD)**

**TRANS 459
FISC 116
ENV 484
CODEC 1046**

LEĢISLATĪVIE AKTI UN CITI DOKUMENTI

Temats: Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
DIREKTĪVA (ES) 2021/...**

(... gada ...),

**ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu
infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem**

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 atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

rīkojoties saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru³,

¹ OV C 81, 2.3.2018., 188. lpp.

² OV C 176, 23.5.2018., 66. lpp.

³ Eiropas Parlamenta 2018. gada 25. oktobra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes ... nostāja pirmajā lasījumā (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta). Eiropas Parlamenta ... nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

tā kā:

- (1) Virzība ceļā uz Komisijas 2011. gada 28. marta Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" noteiktā mērķa sasniegšanu, proti, tiekties uz principu "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā" pilnīgu piemērošanu, radīt ieņēmumus un nodrošināt finansējumu turpmākām investīcijām transportā, ir bijusi lēna, un visā Savienībā joprojām saglabājas neatbilstības maksas noteikšanā par ceļu infrastruktūras lietošanu.
- (2) Minētajā baltajā grāmatā Komisija iestājas par to, ka ir jāvirzās "uz pilnīgu un obligāto ārējo izmaksu internalizāciju (ieskaitot troksni, vietējo piesārņojumu un sastrēgumus papildus obligātajai nolietojuma atgūšanai) autotransportā un dzelzceļa transportā".
- (3) Kravu un pasažieru pārvadāšanai paredzētu transportlīdzekļu kustība ir faktors, kas sekmē piesārņojošo vielu nonākšanu atmosfērā. Šādas piesārņojošās vielas, kas ļoti nopietni ietekmē cilvēku veselību un pasliktina apkārtējā gaisa kvalitāti Savienībā, ir, piemēram, PM_{2,5}, NO₂ un O₃. Saskaņā ar Eiropas Vides aģentūras 2020. gada aplēsēm pakļautība minēto trīs piesārņojošo vielu ilgstošai iedarbībai 2018. gadā Savienībā izraisīja attiecīgi 379 000, 54 000 un 19 400 priekšlaicīgas nāves gadījumu.

- (4) Saskaņā ar Pasaules Veselības organizācijas sniegto informāciju ceļu satiksmes radītais troksnis ir otrais kaitīgākais vidiskais stresa faktors Eiropā, atpaliekot vien no gaisa piesārņojuma. Var uzskatīt, ka vismaz 9000 priekšlaicīgas nāves gadījumu gadā ir saistīti ar sirds slimībām, ko izraisa satiksmes troksnis.
- (5) Eiropas Vides aģentūras dokumentā "Gaisa kvalitāte Eiropā – ziņojums par 2020. gadu" norādīts, ka autotransporta nozare 2018. gadā radīja vislielākās NOx emisijas un bija otrs lielākais t. s. melnā oglekļa piesārņojuma avots.
- (6) Komisija 2016. gada 20. jūlija paziņojumā "Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija" paziņoja, ka piedāvās grozīt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/62/EK¹, lai maksu varētu noteikt arī, pamatojoties uz CO₂ diferenciāciju, un attiecināt vairākus direktīvas principus uz autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, kā arī vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

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

- (7) Ņemot vērā autoparka atjaunināšanas laiku un nepieciešamību panākt, lai autotransporta nozare sekmē 2030. gadam un turpmākajiem gadiem noteikto Savienības klimata un enerģētikas mērķrādītāju sasniegšanu, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242¹ noteica CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem 2025. un 2030. gadam par 15 % un attiecīgi 30 % zemākus nekā noteiktās vidējās CO₂ emisijas.
- (8) Lai izveidotu autopārvadājumu iekšējo tirgu ar vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem, noteikumi būtu jāpiemēro vienveidīgi. Viens no šīs direktīvas galvenajiem mērķiem ir novērst konkurences traucējumus starp lietotājiem.
- (9) Neatkarīgi no autotransporta nozares nozīmības, visi lielas noslodzes transportlīdzekļi būtiski ietekmē ceļa infrastruktūru un veicina gaisa piesārņojumu. Neraugoties uz to ekonomisko un sociālo nozīmīgumu, mazas noslodzes transportlīdzekļi rada lielāko daļu no autotransporta 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 līdz šim neattiecās sistēma, kas attiecībā uz autoceļu nodevām un lietošanas maksu ir noteikta Direktīvā 1999/62/EK, tiktu iekļauti minētajā sistēmā. Tādējādi minētās direktīvas piemērošanas joma būtu jāattiecina arī uz citiem tādiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri nav lielas noslodzes transportlīdzekļi, kas paredzēti kravu pārvadāšanai, un uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp vieglajiem pasažieru automobiļiem.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202. lpp.).

- (10) Lai novērstu satiksmes pārvirzīšanos uz beznodevu ceļiem, kas varētu ļoti nelabvēlīgi ietekmēt ceļu satiksmes drošību un autoceļu tīkla optimālu izmantošanu, dalībvalstīm vajadzētu spēt autoceļu nodevu iekasēt visos viņu autoceļu tīkla posmos.
- (11) Lai nodrošinātu, ka infrastruktūras tarifkācijas sistēma Savienībā tiek piemērota konsekventi un saskaņoti un lai kravu pārvadājumu tirgū nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, ir svarīgi, ka ar dažādām autoceļu nodevu iekasēšanas kārtībām izmaksas tiktu aprēķinātas līdzīgā veidā. Tā kā spēkā esošajos koncesijas līgumos var būt paredzēta kārtība, kas atšķiras no šajā direktīvā izklāstītās kārtības, lai nodrošinātu spēkā esošos koncesijas līgumu finansiālo dzīvotspēju, būtu jāatļauj, ka dalībvalstis tos var atbrīvot no konkrētiem šajā direktīvā izklāstītiem pienākumiem līdz brīdim, kad minētie līgumi tiek būtiski grozīti. Tādā pašā veidā dalībvalstis var arī izvēlēties censties spēkā esošos koncesiju līgumus saskaņot ar izmaiņām Savienības vai valsts tiesiskajā regulējumā vai izvērtēt iespēju piemērot maksu par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ un gaisa piesārņojumu un/vai ar minētajām emisijām saistītas atlaides, ja koncesijas autoceļu nodevas saskaņā ar šo direktīvu netiek diferencētas.

- (12) Laikam piesaistītā lietošanas maksa pēc būtības neprecīzi atspoguļo ceļa lietošanas faktiskās izmaksas un līdzīgu iemeslu dēļ tā nav efektīva tad, kad ir jāstimulē tīrāki un efektīvāki pārvadājumi vai jāsamazina satiksmes sastrēgumi. Neraugoties uz to, lai nodrošinātu lietotāju atbalstu turpmākajām ceļu tarififikācijas shēmām, būtu jāļauj dalībvalstīm ieviest atbilstošas sistēmas, kā šīs maksas iekasēt, un tas jādara plašāka mobilitātes pakalpojumu kopuma ietvaros. Šādām sistēmām būtu jānodrošina taisnīga infrastruktūras izmaksu sadale un jāatspoguļo princips "piesārņotājs maksā". Jebkurai dalībvalstij, kas ievieš šādu sistēmu, būtu jānodrošina tās atbilstība Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2019/520¹ noteikumiem. Tā kā lielas noslodzes transportlīdzekļi būtiski ietekmē ceļa infrastruktūru, kā arī to radītā gaisa piesārņojuma dēļ precīzas tarififikācijas sistēmas prioritāri būtu jāattiecinā uz šādiem transportlīdzekļiem. Jo īpaši nolūkā stimulēt tīrākus un efektīvākus pārvadājumus, principā, būtu pakāpeniski jāizbeidz laikam piesaistītas lietošanas maksas piemērošana Eiropas transporta pamattīklā, jo minētajā tīklā ir stratēģiski vissvarīgākie Eiropas transporta tīkla mezgli un savienojumi.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520 (2019. gada 19. marts) par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (OV L 91, 29.3.2019.,45. lpp.).

Ņemot vērā vēsturiskos apstākļus un ņemot vērā problemātiku un būtisko administratīvo slogu, kas saistīts ar autoceļu nodevu ieviešanu, dalībvalstīm būtu jāatvēl iespēja izmantot pietiekami ilgu pārejas laikposmu, kura laikā tām būtu jāspēj ieviest vai paturēt spēkā laikam piesaistītas lietošanas maksas. Pēc minētā pārejas laikposma dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai tādu lietošanas maksu, kas pilnībā piesaistīta laikam, lielas noslodzes transportlīdzekļiem Eiropas transporta pamattīkla attiecīgo dalībvalstu posmos piemērot vienīgi pienācīgi pamatotos gadījumos. Šādiem pienācīgi pamatotiem gadījumiem vajadzētu būt vienīgi gadījumiem, kad ceļu nodevas piemērošana lielas noslodzes transportlīdzekļiem izraisītu nesamērīgas administratīvās, investīciju vai darbības izmaksas salīdzinājumā ar paredzamajiem ieņēmumiem vai ieguvumiem, ko radītu, piemēram, attiecīgo ceļa posmu ierobežotais garums vai salīdzinoši zemais iedzīvotāju blīvums vai salīdzinoši zemais satiksmes apjoms, vai ja ceļu nodevas piemērošana izraisītu satiksmes novirzīšanu, kam būtu negatīva ietekme uz ceļu satiksmes drošību vai uz sabiedrības veselību. Minētā iespēja pienācīgi pamatotos gadījumos dalībvalstīm ir nepieciešama svarīgu sabiedrības interešu apsvērumu dēļ, piemēram, lai ņemtu vērā tādu apgabalu sarežģīto situāciju un izolētību, kuros ir zems iedzīvotāju blīvums, ceļu satiksmes drošību vai sabiedrības veselību. Turklāt tam, kā šajos pienācīgi pamatotajos gadījumos tiek piemērotas laikam piesaistītas lietošanas maksas, būtu jānotiek saskaņā ar procedūras noteikumiem, t. i., pienākumu izvērtēt, vai šāda sistēma ir vajadzīga, un pienākumu par tās piemērošanu paziņot Komisijai. Veicot šādu paziņošanu, būtu jāpaziņo iemesli, kas sīki izklāsta konkrētos apstākļus saistībā ar tiem Eiropas transporta pamattīkla posmiem, kuros laikam piesaistītās lietošanas maksas tiek piemērotas.

- (13) Dalībvalstīm, kas, stājoties spēkā šai direktīvai, savā Eiropas transporta pamattīklā vai tā daļā piemēro autoceļu nodevas, vajadzētu būt iespējai izveidot kombinētu tarifikācijas sistēmu visiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem vai dažu tipu lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Tomēr minētajam risinājumam vajadzētu būt pieejamam tikai kā autoceļu nodevu sistēmas turpinājumam un papildinājumam Eiropas transporta pamattīklā vai tā daļās, kur atrodas stratēģiski vissvarīgākie Eiropas transporta tīkla mezgli un savienojumi. Minētā sistēma ļautu dalībvalstīm paplašināt un izvērst principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" piemērošanu ārpus tā autoceļu tīkla, kam piemēro autoceļu nodevas, lietošanas maksas piemērojot tajos Eiropas transporta pamattīkla posmos, uz kuriem autoceļu nodevas neattiecas, vai tās piemērojot dažu tipu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, piemēram, tiem, kas ietilpst konkrētas tonnāžas kategorijā un kuriem autoceļu nodevas netiek piemērotas. Kombinētā tarifikācijas sistēma tādējādi palīdzētu dalībvalstīm vēl vairāk progresēt un nodrošināt zaļāku autotransportu, jo īpaši tajos gadījumos, kad tarifikācijas sistēmas nav ieviestas un kad autoceļu nodevas nav ekonomiski dzīvotspējīgs vai sociāli pieņemams risinājums. Turklāt, lai pilnībā ievērotu ilgtspējīgas mobilitātes principus, minēto lietošanas maksu maksimālajai summai vajadzētu būt diferencētai gan atkarībā no transportlīdzekļa Euro emisiju klases, gan atkarībā no transportlīdzekļa CO₂ emisiju klases. Pamatojoties uz visiem minētajiem apsvērumiem, nevar noliegt, ka šādas sistēmas piemērošana kombinācijā ar laikam piesaistītu un attālumam piesaistītu pieeju, radītu daudzus ieguvumus; tādējādi tās piemērošanai vajadzētu būt iespējamai arī pēc pārejas laikposma beigām tādām sistēmām, kas pilnībā piesaistītas laikam. Vēlākais piecus gadus pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dalībvalstīm, kad tās ceļu lietošanas maksas uzliek smagajiem kravas transportlīdzekļiem, autoceļu nodevas un lietošanas maksas būtu jāuzliek visiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

- (14) Nostiprinot principus "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā", būtu jāņem vērā dažas dalībvalstu vai to autoceļu nodevu iekasēšanas un lietošanas maksas sistēmu iezīmes. Piemēram, attiecībā uz īpaši mazapdzīvotiem apgabaliem vai īpaši lielu tādu ceļu tīklu, kuros piemēro autoceļu nodevas vai lietošanas maksas, vajadzētu būt iespējai paredzēt atbrīvojumus attiecībā uz ceļa posmiem.

- (15) Dažās dalībvalstīs ir lieli autoceļu nodevu iekasēšanas tīkli, kuros ir daudz vairāk autoceļu un ceļu nekā tikai tie, kas ietilpst Eiropas transporta tīklā. Tāpēc, piemērojot autoceļu nodevas vai lietošanas maksas visiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, tiktu radīts ievērojami lielāks slogs, jo īpaši mazajiem un vidējiem amatniecības uzņēmumiem (daudzi no kuriem ir iesaistīti būvdarbos, un kuri parasti nesniedz transporta pakalpojumus). Minētais slogs savukārt novestu pie augstākām cenām, piemēram, būvniecības jomā. Cenu paaugstinājums varētu nozīmēt, ka jo īpaši nākotnes investīcijas, piemēram, enerģētiskā māju un dzīvokļu renovācija, kā arī mājokļu tehnoloģiju modernizācija, tiek atliktas vai pat atceltas. Tāpat amatniecības uzņēmumi dažkārt veic lielus attālumus ar transportlīdzekļiem, lai sniegtu savus pakalpojumus, un minētos braucienus nevar vienkārši veikt, izmantojot citus transporta veidus. Turklāt uzņēmumi no lauku reģioniem, kuri mazāka iedzīvotāju blīvuma un pieprasījuma tajos dēļ ir atkarīgi no to spējas sniegt pakalpojumus un būvniecības darbības lielpilsētu teritorijās, atrodas nelabvēlīgā konkurences situācijā salīdzinājumā ar uzņēmumiem, kas darbojas lielās pilsētās vai lielpilsētu teritoriju nomalēs. Tāpēc būtu jādod iespēja dalībvalstīm piešķirt dažus atbrīvojumus no maksas, piemēram, transportlīdzekļiem, kurus izmanto, lai pārvadātu materiālus, iekārtas vai mehānismus, kas paredzēti transportlīdzekļa vadītājam lietošanai viņa darba gaitā, vai lai piegādātu preces, kas ražotas amatniecībā.

- (16) Iespēja izmantot ceļus, uz kuriem attiecas ceļu lietošanas maksas, piemēram, autoceļus, tuneļus vai tiltus, tā vietā, lai noslogotu vietējos ceļus, var būt svarīga personām ar invaliditāti. Lai personām ar invaliditāti bez papildu administratīvā sloga ļautu izmantot ceļus, uz kuriem attiecas ceļu lietošanas maksas, dalībvalstīm būtu jāļauj atbrīvot transportlīdzekļus, kas pieder personām ar invaliditāti, no pienākuma maksāt ceļa nodevu vai lietošanas maksu.
- (17) Būtu jānodrošina, lai dalībvalstis, kad tās ceļu infrastruktūras tarififikācijas shēmas piemēro vieglajiem pasažieru automobiļiem, ņemtu vērā sociāli ekonomiskos faktorus. Piemēram, vieglajiem automobiļiem varētu piemērot maksas līmeņa diferenciaciju, lai pārmērīgi nepalielinātu izmaksas regulārajiem lietotājiem.
- (18) Ir īpaši svarīgi, lai dalībvalstis izveidotu taisnīgu tarififikācijas sistēmu, jo īpaši tādu, no kuras neciestu privāto transportlīdzekļu lietotāji, kuri savas dzīvesvietas lauku apvidos vai grūti piekļūstamās vai izolētās teritorijās dēļ ir spiesti regulārāk izmantot ceļus, par kuru lietošanu ir noteikta maksa.
- (19) Tāpat kā lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ir svarīgi nodrošināt to, lai gadījumā, ja dalībvalstis ievieš jebkādu laikam piesaistītu maksu, ko piemēro mazas noslodzes transportlīdzekļiem, šī maksa būtu proporcionāla, cita starpā arī attiecībā uz lietošanas periodiem, kas īsāki par vienu gadu. Šajā sakarībā jāņem vērā tas, ka mazas noslodzes transportlīdzekļiem raksturīgais izmantošanas veids atšķiras no lielas noslodzes transportlīdzekļiem raksturīgā izmantošanas veida. Samērīgas un laikam piesaistītas maksas aprēķinu pamatā var likt pieejamos datus par braukšanas praksi.

- (20) Ievērojot Direktīvu 1999/62/EK, maksu par ārējām izmaksām var noteikt tādā līmenī, kas tuvs sociālajām robežizmaksām, ko rada attiecīgā transportlīdzekļa izmantošana. Ir pierādīts, ka šī metode ir vistaisnīgākais un efektīvākais veids, kā ņemt vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu radītā gaisa piesārņojuma un trokšņa negatīvo ietekmi uz vidi un veselību, un tā nodrošinātu taisnīgu lielas noslodzes transportlīdzekļu ieguldījumu to Savienības gaisa kvalitātes standartu sasniegšanā, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/50/EK¹ un jebkādos piemērojamos trokšņa ierobežojumus vai mērķus. Tādēļ šādu maksu piemērošana būtu jāatvieglo. Maksas noteikšana par ārējām izmaksām būtu jāpiemēro sistemātiskāk. Lai palīdzētu virzīties uz principa "piesārņotājs maksā" pilnīgu piemērošanu, dalībvalstīm maksa par ārējām izmaksām būtu jāpiemēro lielas noslodzes transportlīdzekļiem vismaz par gaisa piesārņojumu tajos tīklos, uz kuriem attiecas infrastruktūras lietošanas maksa.
- (21) Šai nolūkā maksimālās pieļaujamās vidējās svērtās maksas par ārējām izmaksām būtu jāaizstāj ar viegli piemērojamām atsauces vērtībām, kas atjauninātas, ņemot vērā inflāciju, zinātnisko progresu attiecībā uz autotransporta ārējo izmaksu aplēšanu un izmaiņas autoparka sastāvā.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV L 152, 11.6.2008., 1. lpp.).

- (22) Infrastruktūras lietošanas maksu diferenciacija atkarībā no Euro emisiju klases ir veicinājusi tīrāku transportlīdzekļu izmantošanu. Tomēr līdz ar transportlīdzekļu parku atjaunināšanu ir paredzams, ka maksas diferenciacija uz minētā pamata starppilsētu tīklā vidējā termiņā kļūs mazāk efektīva. Tāpēc būtu jāatļauj dalībvalstīm beigt diferencēt autoceļu nodevas uz minētā pamata.
- (23) Tajā pašā laikā, – ņemto vērā to, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu radīto CO₂ emisiju daļa pieaug, būtu jāievieš infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas diferenciacija atkarībā no CO₂ emisiju klases, kas varētu sekmēt uzlabojumus minētajā jomā. Tādu vienotu lietošanas maksas sistēmu gadījumā, kas varētu veicināt turpmāku saskaņošanu, diferenciacijas īstenošana ir sarežģītāka, jo īpaši to nosacījumu dēļ, kas jāizpilda šādām vienotām sistēmām. Tā kā iesaistītajām dalībvalstīm ir jāvienojas par to ieņēmumu sadali, kas gūti no lietošanas maksas, bet tās līmeņus ierobežo ar šo direktīvu ieviestie noteikumi, kā arī jāgroza starptautiskie nolīgumi, šādā īpašā gadījumā ir pamatoti dot papildu laiku tādas diferenciacijas ieviešanai, kas atbilst CO₂ emisijai. Jebkurā gadījumā diferenciacija būtu jāveido tā, lai tā atbilstu Regulai (ES) 2019/1242.

- (24) Iekams CO₂ emisiju problemātika netiek risināta ar tādiem piemērotākiem instrumentiem kā saskaņoti degvielas nodokļi, kas ietver oglekļa komponentu, vai iekams uz autotransportu neattiecas emisijas kvotu tirdzniecības shēma, būtu arī jāatļauj dalībvalstīm piemērot maksu par ārējām izmaksām, kas atspoguļotu CO₂ emisiju izmaksas. Ja to pamato zinātniski pierādījumi, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai piemērot augstāku maksu par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām nekā šajā direktīvā dotās atsauces vērtības.
- (25) Lai sekmētu virzību uz tīrāku lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparku, infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas diferenciacijai atbilstīgi transportlīdzekļu CO₂ emisijām vajadzētu būt obligātai, izņemot gadījumus, kad tiek piemērota maksa par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām.
- (26) Lai atlīdzinātu lielas noslodzes transportlīdzekļus ar vislabākajiem raksturlielumiem, būtu jāļauj dalībvalstīm piemērot visaugstāko maksas samazinājuma līmeni transportlīdzekļiem, kurus darbina bez izpūtēja emisijām. Lai vēl vairāk sekmētu bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, būtu jāļauj dalībvalstīm tos uz laiku atbrīvot no ceļu lietošanas maksas. To pašu iemeslu dēļ un lai nodrošinātu, ka to transportlīdzekļu daļa, uz kuriem attiecas autoceļu nodevas samazinājums, gadu gaitā saglabājas stabila, tādējādi dalībvalstīm garantējot ilgtermiņa plānošanas noteiktību no autoceļu nodevām gūto ieņēmumu ziņā, jauni transportlīdzekļi būtu jāiedala CO₂ emisiju klasēs, kuru pamatā ir šo transportlīdzekļu sniegums attiecībā pret lineāro emisiju samazinājuma trajektoriju laikā no 2021. līdz 2030. gadam, kā noteikts Regulā (ES) 2019/1242.

(27) Lai nodrošinātu, ka efektīva un saskaņota ir gan to maksu diferenciacija atbilstīgi CO₂ emisijām, gan maksas noteikšana par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām, kuru abu nolūks ir padarīt iespējamu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, kā arī lai nodrošinātu Direktīvas 1999/62/EK saskaņotu piemērošanu līdztekus jebkādiem citiem oglekļa cenas noteikšanas instrumentiem, kas saistīti ar autotransportu un ko pieņems nākotnē, Komisijai būtu laikus jāizvērtē to efektivitāte un vajadzība pēc tiem. Pamatojoties uz minēto izvērtējumu Komisijai vajadzības gadījumā būtu jāierosina grozīt noteikumus par maksu diferenciaciju atbilstīgi CO₂ emisijām un maksas noteikšanu par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām, lai izvairītos no maksas dubultas noteikšanas ar dažādiem oglekļa cenas noteikšanas instrumentiem. Lai gan nākotnē pieņemamajam pasākumam būtu jānodrošina juridiskā noteiktība un dažādu noteikumu saskaņota piemērošana, šajā direktīvā būtu jāprecizē, ka dalībvalstīm nevajadzētu būt pienākumam piemērot šajā direktīvā paredzēto CO₂ diferenciacijas sistēmu ilgāk kā līdz dienai, kad sāk piemērot citu autotransportam piemērojamu oglekļa cenas noteikšanas instrumentu, kas varētu tikt pieņemts Savienības līmenī, piemēram, pamatojoties uz priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, Lēmumu (ES) 2015/1814 un Regulu (ES) 2015/757 [COM(2021) 551 final]. Gadījumā, ja tikmēr tiek pieņemts cits autotransportam piemērojams oglekļa cenas noteikšanas instruments, maksas par ārējām izmaksām līmenis saistībā ar CO₂ emisijām būtu jāierobežo līdz līmenim, kas nepieciešams, lai minētās ārējās izmaksas internalizētu, un Komisija būtu jāpilnvaro ar deleģētajiem aktiem koriģēt IIIc pielikumā izklāstītās atsauces vērtības.

- (28) Lai palīdzētu saglabāt Savienības autobūves mantojumu, dalībvalstīm būtu jāspēj vēsturiskas nozīmes transportlīdzekļus iekļaut īpašā kategorijā, lai koriģētu dažādās maksas, kas jāmaksā saskaņā ar šo direktīvu.
- (29) Šobrīd Regulā (ES) 2019/1242 tām lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, uz kurām minētās regulas 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunkts neattiecas, emisiju samazinājuma trajektorijas nav noteiktas. Ņemot vērā tās 15. pantu, ir iespējams, ka minētā regula nākotnē tiks grozīta un ka šādām transportlīdzekļu grupām tiks noteiktas emisiju samazinājuma trajektorijas. Ja šādu grozījumu pieņem, tad infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas diferenciacija lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar CO₂ emisiju 2. un 3. klasi būtu jāpiemēro arī minētajām transportlīdzekļu grupām. Ja šādu grozījumu nepieņem, diferenciacija minētajām transportlīdzekļu grupām būtu jāveic tikai attiecībā uz CO₂ emisiju 1., 4. un 5. klasi.
- (30) Vajadzības gadījumā Komisijai būtu jāapsver iespēja ierosināt Direktīvā 1999/62/EK grozījumu, ar ko visiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem ievieš CO₂ emisiju 2. un 3. klasi, ievērojot principus, ko piemēro tiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kurus šobrīd attiecībā uz to CO₂ emisijām reglamentē Regula (ES) 2019/1242, ja minētās regulas darbības joma būs paplašināta, aptverot citus lielas noslodzes transportlīdzekļus.

- (31) Ar šo direktīvu būtu jāsekmē CO₂ emisiju samazināšana, ko panāk, tehniski uzlabojot smago mehānisko kravas transportlīdzekļu un to piekabju un puspiekabju sastāvus. Tālab šajā direktīvā ir paredzēts ceļu lietošanas maksas samazinājums smagajiem mehāniskajiem kravas transportlīdzekļiem ar zemām CO₂ emisijām. Pilnīgai regulatīvajai konsekvencei – tiklīdz būs pieejami juridiski sertificēti lielumi tam, kā piekabes un puspiekabes ietekmē savienotu smago kravas transportlīdzekļu CO₂ emisijas, – Komisijai attiecīgā gadījumā būtu jāiesniedz leģislatīvs priekšlikums, ar ko Direktīvu 1999/62/EK groza, lai šādus sertificētos lielumus iekļautu ceļu lietošanas maksas samazinājuma noteikšanā, kas paredzēts šajā direktīvā.
- (32) Lai turpinātu sekmēt autoparka atjaunināšanu un lai izvairītos no traucējumiem lietotu lielas noslodzes transportlīdzekļu tirgū, to transportlīdzekļu klasifikācija, kuri pieder CO₂ emisiju 2. un 3. klasei, būtu atkārtoti jānovērtē sešus gadus pēc to pirmās reģistrācijas. Lai mazinātu administratīvo slogu, nevajadzētu ietekmēt to lietošanas maksu spēkā esamību, kuras bija spēkā pirms pārklassificēšanas datuma.
- (33) Kas attiecas uz pārklassificēšanas stāšanos spēkā lietošanas maksu sistēmās, atbilstoša modeļa izvēle ir atkarīga no konkrētiem apsvērumiem par minētās pārklassificēšanas administratīvajām sekām un tās ietekmi uz ieņēmumiem. Tāpēc lēmums par to, kā īstenot pārklassificēšanu lietošanas maksu sistēmās, būtu jāatstāj dalībvalstu ziņā (vai kopīgu sistēmu gadījumā – attiecīgo dalībvalstu grupu ziņā).

- (34) Lai nodrošinātu, ka autoceļu nodevu diferenciācija atbilstīgi CO₂ emisijām tiek piemērota saskaņoti, ir jāgroza Padomes Direktīva 1999/37/EK¹, lai prasītu, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējās CO₂ emisijas – tajos gadījumos, kad tās pieejamas atbilstības sertifikātā, – tiktu norādītas transportlīdzekļu reģistrācijas apliecībā. Ja Regula (ES) 2019/1242 tiek grozīta tā, ka tas ietekmē CO₂ emisiju uzskaiti mazoglekļa degvielu izmantošanas rezultātā, Komisijai varētu būt lietderīgi izvērtēt, vai ir vajadzīgs uzlabot saskaņotību starp šo direktīvu un minētajiem grozījumiem. Ir svarīgi nodrošināt, lai transportlīdzeklī esošajās iekārtās, ko izmanto kā daļu no autoceļu nodevu iekasēšanas pakalpojuma, būtu dati par lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām un par CO₂ emisiju klasi un lai šādi dati būtu pieejami informācijas apmaiņai starp dalībvalstīm, kā izklāstīts Direktīvā (ES) 2019/520.

¹ Padomes Direktīva 1999/37/EK (1999. gada 29. aprīlis) par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem (OV L 138, 1.6.1999., 57. lpp.).

- (35) Mazas noslodzes transportlīdzekļi rada divas trešdaļas no autotransporta negatīvās ietekmes uz vidi un veselību. Tālab ir svarīgi sekmēt vistīrāko un degvielas patēriņa ziņā visefektīvāko transportlīdzekļu izmantošanu, piemērojot ceļu lietošanas maksas diferenciāciju atbilstīgi šo transportlīdzekļu īpatnējām CO₂ emisijām un to piesārņotāju emisijām, kas noteiktas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) 2017/1151¹ un saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/631². Lai veicinātu vistīrāko un degvielas patēriņa ziņā visefektīvāko transportlīdzekļu izmantošanu, būtu jāatļauj dalībvalstīm šādiem transportlīdzekļiem piemērot būtiski samazinātas autoceļu nodevas un lietošanas maksas. Dalībvalstīm būtu jāļauj ņemt vērā transportlīdzekļa vidiskā snieguma uzlabojumus, kas saistīti ar tā pārbūvi alternatīvu degvielu izmantošanai. To darot, būtu jāļauj dalībvalstīm noteikt izņēmumu degvielām, kuras iegūtas no izejvielām, kas rada augstu netiešās zemes izmantošanas maiņas (ILUC) risku un kam konstatēta būtiska produktīvās platības izplešanās uz tādu zemes platību rēķina, kurās ir liels oglekļa uzkrājums. Pastāvīgam abonementam vai jebkādam citam autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmas operatora apstiprinātam mehānismam būtu jāļauj lietotājiem gūt labumu no diferencētām autoceļu nodevām vai lietošanas maksām, kas atbilst uzlabotam transportlīdzekļa vidiskajam sniegumam pēc tā pārbūves.

¹ Komisijas Regula (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), 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, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L 175, 7.7.2017., 1. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

- (36) Lai nenostādītu nelabvēlīgā stāvoklī bezemisiju mazas noslodzes transportlīdzekļu izstrādi un izmantošanu, jo tiem ir papildu svars saistībā ar bezemisiju tehnoloģiju, būtu jāatļauj dalībvalstīm attiecībā uz šādiem transportlīdzekļiem piemērot samazinātas nodevas vai atbrīvojumus.
- (37) Autoceļu satiksmes sastrēgumi, kurus visi mehāniskie transportlīdzekļi veicina dažādā mērā, rada izmaksas aptuveni 1 % apmērā no IKP. Lielu daļu minēto izmaksu var attiecināt uz starppilsētu satiksmes sastrēgumiem. Tādēļ būtu jāatļauj iekasēt īpašu maksu par satiksmes sastrēgumiem ar nosacījumu, ka to piemēro gan lielas noslodzes, gan mazas noslodzes transportlīdzekļu kategorijām. Dalībvalstis var kolektīvajiem transporta līdzekļiem, proti, mikroautobusiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, paredzēt atbrīvojumu no šādas maksas par satiksmes sastrēgumiem, ņemot vērā to potenciālo devumu satiksmes sastrēgumu mazināšanā. Lai šī maksa būtu efektīva un samērīga, tā būtu jāaprēķina, pamatojoties uz robežizmaksām par satiksmes sastrēgumiem, un jādiferencē atkarībā no vietas, laika un transportlīdzekļa kategorijas.
- (38) Ceļu maksas var mobilizēt resursus, kas sekmē augstas kvalitātes transporta infrastruktūras uzturēšanas un attīstīšanas finansēšanu. Tādēļ ir lietderīgi pieprasīt, lai dalībvalstis pienācīgi ziņotu par šādu ieņēmumu izlietojumu. Tas jo īpaši palīdzēs apzināt iespējamās finansēšanas nepilnības un palielināt sabiedrības atbalstu ceļu maksas noteikšanai. Pārredzamības nolūkā būtu lietderīgi, ja dalībvalstis ceļu lietotājiem darītu zināmu konkrētu informāciju par ceļu nodevām un lietošanas maksām, kas iekasētas to teritorijā, piemēram, informāciju par to, kā tiek izmantoti ieņēmumi, kas iegūti, piemērojot Direktīvu 1999/62/EK, par infrastruktūras lietošanas maksu diferenciaciju, maksām par ārējām izmaksām un par kopējiem ieņēmumiem, kas gūti, piemērojot maksu par satiksmes sastrēgumiem, katrā konkrēta transportlīdzekļu kategorijā.

- (39) Maksai par satiksmes sastrēgumiem samērīgā veidā būtu jāatbilst faktiskajām izmaksām, ko katrs transportlīdzeklis tieši rada citiem ceļa lietotājiem un netieši – sabiedrībai kopumā. Lai atturētu no tā, ka minētā maksa nesamērīgi kavē personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti, tā būtu jāierobežo ar konkrētām summām, kas atbilst sociālajām robežizmaksām par satiksmes sastrēgumiem tādā līmenī, kas tuvs jaudas maksimumam, proti, kad satiksmes apjomi tuvojas ceļa noslodzes maksimumam. Tā paša iemesla dēļ maksu par satiksmes sastrēgumiem nevajadzētu piemērot apvienojumā ar infrastruktūras lietošanas maksu, kas ir diferencēta atkarībā no diennakts laika un dienas vai sezonas tipa, nolūkā mazināt satiksmes sastrēgumus. Lai palielinātu maksas par satiksmes sastrēgumiem pozitīvo ietekmi, tās radītie ieņēmumi būtu jāpiesaista projektiem, kas novērš satiksmes sastrēgumu cēloņus.
- (40) Tā kā pašreizējos koncesijas līgumos var būt paredzēta kārtība, kas atšķiras no šajā direktīvā izklāstītās kārtības, un lai nodrošinātu to finansiālo dzīvotspēju, ir pamats noteikt, ka esošajiem koncesijas līgumiem prasībai par infrastruktūras lietošanas maksas diferenciaciju ir jāatbilst tikai tad, kad tie tiek būtiski grozīti.

(41) Arī uzcenojumi, ko pieskaita infrastruktūras lietošanas maksai, var dot noderīgu ieguldījumu to problēmu risināšanā, kas saistītas ar būtisku kaitējumu videi vai ar satiksmes sastrēgumiem, ko izraisa konkrētu ceļu lietošana, ne tikai kalnu apvidos vien. Tādēļ būtu jāatceļ pašreizējais ierobežojums, kas uzcenojumu izmantošanu atļauj piemērot tikai šādos apgabalos. Ja divas vai vairākas dalībvalstis iekasē augstākus uzcenojumus vienā un tajā pašā koridorā, ir jāņem vērā tas, ka minētajiem uzcenojumiem varētu būt negatīva ietekme uz citām dalībvalstīm, kas atrodas tajā pašā koridorā. Turklāt, lai nepieļautu dubultas maksas noteikšanu lietotājiem, uzcenojumi nebūtu jāpiemēro ceļa posmos, kur piemēro maksu par satiksmes sastrēgumiem. Šajā sakarā, lai izvairītos no negatīvas ietekmes uz nomaļu reģionu ekonomisko attīstību un lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai, lai noraidītu vai lūgtu grozījumu dalībvalstu iesniegtajos plānos piemērot uzcenojumu infrastruktūras lietošanas maksai, ko iekasē konkrētos ceļa posmos, kuros regulāri rodas satiksmes sastrēgumi vai kurus lietojot transportlīdzekļi rada būtisku kaitējumu videi. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), 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.).

- (42) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpiešķir pilnvaras Komisijai pieņemt īstenošanas aktus, lai norādītu atsauces CO₂ emisijas tām lielās noslodzes transportlīdzekļu apakšgrupām, uz kurām Regulas (ES) 2019/1242 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunkts neattiecas. Komisijai būtu jānodrošina dati, kuri ir relevanti katrai šādai transportlīdzekļu grupai, kas publicētas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/956¹ 10. pantā minētajā ziņojumā. Ņemot vērā Komisijai piešķirto īstenošanas pilnvaru ierobežotību, nav vajadzīgs pirms to pieņemšanas paredzēt kontroli, ko īstenotu komiteja, kurā ir dalībvalstu pārstāvji.
- (43) Ja dalībvalsts ievieš ceļu lietošanas maksas iekasēšanas sistēmu, piešķirtās kompensācijas konkrētos gadījumos varētu izraisīt to ceļu lietotāju diskrimināciju, kuri ir nerezidenti. Tādēļ iespējai piešķirt kompensāciju vajadzētu aprobežoties tikai ar autoceļu nodevu gadījumiem, un tai vairs nevajadzētu pastāvēt lietošanas maksu gadījumā.
- (44) Lai varētu izmantot iespējamās sinerģijas starp esošajām ceļu lietošanas maksas iekasēšanas sistēmām un lai samazinātu ekspluatācijas izmaksas, Komisijai būtu pilnīgi jāiesaistās to dalībvalstu sadarbībā, kuras plāno ieviest kopīgas ceļu lietošanas maksas noteikšanas shēmas.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/956 (2018. gada 28. jūnijs) par jaunu lielās noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu (OV L 173, 9.7.2018., 1. lpp.).

- (45) Lai atvieglinātu autotransporta elektrifikāciju, ir jādod dalībvalstīm iespēja finansēt tādu iekārtu būvi, ekspluatāciju, uzturēšanu un attīstīšanu, kuras ir paredzētas mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu enerģijai vai degvielai. Jo īpaši gadījumā, ja dalībvalsts šīs elektroiekārtas grasās finansēt neatkarīgi no autoceļu infrastruktūras finansējuma, ar šo direktīvu nevajadzētu liegt dalībvalstīm iekasēt maksu par šādu iekārtu izmantošanu.
- (46) Tā kā šīs direktīvas mērķi, proti, nodrošināt, lai valsts maksas par konkrētas infrastruktūras izmantošanu transportlīdzekļiem tiktu piemērotas saskanīgā sistēmā, kas garantē vienlīdzīgu attieksmi visā Savienībā, nevar pietiekami labi sasniegt dalībvalstu līmenī, bet, ņemot vērā autotransporta un to problēmu pārrobežu raksturu, kuras tiecas risināt šī direktīva, to var labāk sasniegt Savienības līmenī, 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.
- (47) Jānodrošina, ka maksas par ārējām izmaksām arī turpmāk iespējami precīzi atbilst izmaksām, ko izraisa lielas noslodzes transportlīdzekļu radītais gaisa piesārņojums, troksnis un klimata pārmaiņas, nepadarot tarifkācijas shēmu pārāk sarežģītu, lai sekmētu degvielas patēriņa ziņā visefektīvāko transportlīdzekļu izmantošanu, saglabāt šo stimulu efektivitāti un regulāri atjaunināt ceļu maksas diferenciāciju.

(48) Tādēļ Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. pantu, lai Direktīvas 1999/62/EK IIIb un IIIc pielikumā izklāstītās atsauces vērtības maksai par ārējām izmaksām pielāgotu zinātnes un tehnikas attīstībai. 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 procesu¹. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(49) Tāpēc Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

¹ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

1. pants
Grozījumi Direktīvā 1999/62/EK

Direktīvu 1999/62/EK groza šādi:

1) virsrakstu aizstāj ar šādu:

"Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par ceļu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem";

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

"1. pants

1. Šo direktīvu piemēro:

- a) transportlīdzekļu nodokļiem, ko uzliek smagajiem kravas transportlīdzekļiem;
- b) autoceļu nodevām un lietošanas maksām, ko uzliek transportlīdzekļiem.

2. Šo direktīvu nepiemēro transportlīdzekļiem, kurus izmanto vienīgi dalībvalstu teritorijās ārpus Eiropas.

3. Šo direktīvu nepiemēro Kanāriju salās, Seūtā un Meliljā, Azoru salās vai Madeirā reģistrētiem transportlīdzekļiem, kas veic pārvadājumus tikai minētajās teritorijās vai starp minētajām teritorijām un, attiecīgi, Spānijas vai Portugāles kontinentālo daļu.

2. pants

1. 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;
- 2) "Eiropas transporta pamattīkls" ir transporta infrastruktūra, kas identificēta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1315/2013 III nodaļu;
- 3) "būvniecības izmaksas" ir izmaksas, tostarp – attiecīgā gadījumā – finansēšanas izmaksas, kas saistītas ar jebkura no turpmāk norādīto elementu būvniecību:
 - a) jauna infrastruktūra vai jaunas infrastruktūras uzlabojumi, tostarp būtiski strukturāli remontdarbi;

- b) infrastruktūra vai infrastruktūras uzlabojumi, tostarp būtiski strukturāli remontdarbi, kas pabeigti ne vairāk kā 30 gadus pirms 2008. gada 10. jūnija, ja autoceļu nodevu iekasēšanas kārtība 2008. gada 10. jūnijā jau ir ieviesta, vai pabeigti ne vairāk kā 30 gadus pirms jebkādas jaunas autoceļu nodevu iekasēšanas kārtības izveidošanas, kas ieviesta pēc 2008. gada 10. jūnija; vai
- c) infrastruktūra vai infrastruktūras uzlabojumi, kas pabeigti pirms
 - b) apakšpunktā minētajiem termiņiem, 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;
- 4) "finansēšanas izmaksas" ir procenti par aizņēmumiem un ieņēmumi no akcionāru pašu kapitāla;
- 5) "būtiski strukturāli remontdarbi" ir strukturāli remontdarbi, izņemot tādus remontdarbus, kas ceļu lietotājiem pašreiz vairs nedod nekāda veida labumu, jo īpaši gadījumos, kad remontdarbus aizstāj ar ceļa seguma atjaunošanu vai cita veida būvdarbiem;

- 6) "autoceļš" ir mehānisku transportlīdzekļu satiksmei īpaši paredzēts un izbūvēts ceļš, kas neapkalpo teritorijas, kuras ar to robežojas, un kas 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 ceļiem, dzelzceļa vai tramvaja sliežu ceļiem, riteņbraucēju vai gājēju ceļiem; un
 - c) tas ir īpaši apzīmēts kā autoceļš;
- 7) "autoceļu nodeva" ir konkrēta summa, kas jāmaksā par transportlīdzekli atkarībā no attāluma, kuru tas nobraucis, izmantojot attiecīgo infrastruktūru, un no transportlīdzekļa tipa; tās nomaksāšana piešķir tiesības minētajam transportlīdzeklim izmantot infrastruktūru, un tā sastāv no vienas vai vairākām šādām maksām:
- a) infrastruktūras lietošanas maksas;
 - b) maksas par satiksmes sastrēgumiem; vai
 - c) maksas par ārējām izmaksām;

- 8) "infrastruktūras lietošanas maksa" ir maksa, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas, kas dalībvalstī rodas saistībā ar infrastruktūras būvniecību, uzturēšanu, darbību un attīstību;
- 9) "maksa par ārējām izmaksām" ir maksa, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas saistībā ar vienu vai vairākiem šādiem aspektiem:
 - a) satiksmes radītu gaisa piesārņojumu;
 - b) satiksmes radītu trokšņa piesārņojumu; vai
 - c) satiksmes radītām CO₂ emisijām;
- 10) "satiksmes radīta gaisa piesārņojuma izmaksas" ir izmaksas par tādu kaitējumu cilvēku veselībai un videi, ko transportlīdzekļa darbības laikā rada gaisā nonākušās daļiņas un ozona prekursori, piemēram, NO_x un gaistoši organiski savienojumi;
- 11) "satiksmes radīta trokšņa piesārņojuma izmaksas" ir izmaksas par tādu kaitējumu cilvēku veselībai un videi, ko rada transportlīdzekļa darbības vai transportlīdzekļa un ceļa virsmas mijiedarbības troksnis;
- 12) "satiksmes radītu CO₂ emisiju izmaksas" ir izmaksas par kaitējumu, ko transportlīdzekļa darbības laikā rada CO₂ nonākšana gaisā;

- 13) "satiksmes sastrēgums" ir situācija, kad satiksmes apjoms tuvojas ceļa noslodzes robežai vai to pārsniedz;
- 14) "maksa par satiksmes sastrēgumiem" ir maksa, ko uzliek transportlīdzekļiem, lai atgūtu izmaksas, kuras attiecīgajā dalībvalstī rodas saistībā ar satiksmes sastrēgumiem, un lai samazinātu satiksmes sastrēgumus;
- 15) "vidējā svērtā infrastruktūras lietošanas maksa" ir noteiktā laikposmā gūtie kopējie ieņēmumi no infrastruktūras lietošanas maksas, dalīti ar to kilometru skaitu, ko lielas noslodzes transportlīdzekļi ir nobraukuši noteiktos ceļa posmos, kuriem minētajā laikposmā piemēroja minēto maksu;
- 16) "lietošanas maksa" ir noteikta apmēra maksājums, kas transportlīdzeklim dod tiesības konkrētu laikposmu izmantot 7. panta 1. un 2. punktā minētās infrastruktūras;
- 17) "transportlīdzeklis" ir mehānisks transportlīdzeklis ar četriem vai vairāk riteņiem vai kopā sakabināti transportlīdzekļi, kas paredzēti vai tiek izmantoti pasažieru vai kravas pārvadāšanai pa ceļiem;
- 18) "lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kura tehniski pieļaujamā maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas;

- 19) "smagais kravas transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kas paredzēts preču pārvadāšanai;
- 20) "tālsatiksmes autobuss" un "autobuss" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kas paredzēts vairāk nekā astoņu pasažieru pārvadāšanai, neskaitot autovadītāju;
- 21) "mazas noslodzes transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kura tehniski pieļaujamā maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas;
- 22) "vieglais pasažieru automobilis" ir mazas noslodzes transportlīdzeklis, kas paredzēts ne vairāk kā astoņu pasažieru pārvadāšanai, neskaitot vadītāju;
- 23) "vēsturisks transportlīdzeklis" ir vēsturisks spēkrats, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/45/ES** 3. panta 7. punktā;
- 24) "mikroautobuss" ir mazas noslodzes transportlīdzeklis, kas paredzēts vairāk nekā astoņu pasažieru pārvadāšanai, neskaitot vadītāju;
- 25) "dzīvojamais autofurgons" ir transportlīdzeklis ar dzīvojamo telpu, kurā ietilpst sēdekļi un galds, atsevišķa guļvieta vai guļvieta, ko var izveidot no sēdekļiem, un ēdiena gatavošanas iekārtas un uzglabāšanas iekārtas;

- 26) "vieglais komerciālais transportlīdzeklis" ir mazas noslodzes transportlīdzeklis, kas paredzēts preču pārvadāšanai;
- 27) "autofurgons" ir mazas noslodzes transportlīdzeklis Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858^{***} I pielikuma C daļas 4.2. punkta nozīmē;
- 28) "CO₂ emisijas" lielas noslodzes transportlīdzeklim ir tā īpatnējās CO₂ emisijas, kas dotas tā klientam paredzētās informācijas datnes 2.3. punktā, kā definēts Komisijas Regulas (ES) 2017/2400^{****} IV pielikuma II daļā;
- 29) "bezemisiju transportlīdzeklis" ir:
- a) "bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis", kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1242^{*****} 3. panta 11) punktā; vai
 - b) vieglais pasažieru automobilis, mikroautobuss vai vieglais komerciālais transportlīdzeklis bez iekšdedzes motora;
- 30) "mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir:
- a) "mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis", kā definēts Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 12) punktā, vai

- b) lielas noslodzes transportlīdzeklis, uz ko attiecas minētās regulas 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunkta darbības joma, ar CO₂ emisijām, kuras ir par 50 % zemākas nekā atsauces CO₂ emisijas tā attiecīgajā transportlīdzekļu grupā, un kas nav bezemisiju transportlīdzeklis;
- 31) "pārvadātājs" ir jebkurš uzņēmums, kas pārvadā preces vai pasažierus pa ceļiem;
- 32) " "Euro 0", "Euro I", "Euro II", "Euro III", "Euro IV", "Euro V", "EEV", "Euro VI" emisiju klases transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kas atbilst emisiju robežvērtībām, kuras izklāstītas 0. pielikumā;
- 33) "lielas noslodzes transportlīdzekļa tips" ir lielas noslodzes transportlīdzekļa iedalījums kategorijā pēc tā asu skaita, gabarītiem vai masas, vai citiem transportlīdzekļa klasifikācijas faktoriem, kas atspoguļo ceļa bojājumus, piemēram, uz ceļa iegūtu bojājumu klasifikācijas sistēma, kas izklāstīta IV pielikumā, ja izmantotās klasifikācijas sistēmas pamatā ir transportlīdzekļa raksturojums, kas norādīts visās dalībvalstīs lietotajos transportlīdzekļa dokumentos vai kas ir acīmredzams;
- 34) "transportlīdzekļu apakšgrupa" ir "transportlīdzekļu apakšgrupa", kā definēts Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 8) punktā;
- 35) "transportlīdzekļu grupa" ir transportlīdzekļu grupējums, kas uzskaitīts Regulas (ES) 2017/2400 I pielikuma 1. tabulā;

- 36) "Y gada pārskata periods" ir "Y gada pārskata periods", kā definēts Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 3) punktā;
- 37) "emisiju samazinājuma trajektorija" (Y) gada pārskata periodam un transportlīdzekļu apakšgrupai (sg), proti, $ET_{Y,sg}$, ir rezultāts, ko iegūst, ikgadējo CO₂ emisiju samazinājuma koeficientu ($R-ET_Y$) reizinot ar apakšgrupas (sg) atsaucēs CO₂ emisijām (rCO_{2sg}), proti, $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; attiecībā uz gadiem $Y \leq 2030$, kur abi reizinātāji $R-ET_Y$ un rCO_{2sg} ir noteikti saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 I pielikuma 5.1. punktu; attiecībā uz gadiem $Y > 2030$ $R-ET_Y$ ir 0,70; rCO_{2sg} , kā tas koriģēts saskaņā ar deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 2. punktu, piemēro pārskata periodiem, kuri sākas pēc attiecīgajām minēto deleģēto aktu piemērošanas dienām;
- 38) "transportlīdzekļu grupas atsaucēs CO₂ emisijas" ir:
- a) transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas Regula (ES) 2019/1242, – apmērs, kas aprēķināts saskaņā ar formulu minētās regulas I pielikuma 3. punktā;

- b) transportlīdzekļiem, uz kuriem Regula (ES) 2019/1242 neattiecas, –visu minētās transportlīdzekļu grupas transportlīdzekļu CO₂ emisiju vidējā vērtība, par kuru attiecībā uz pirmo pārskata periodu ziņots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/956^{*****}; minētais periods sākas pēc dienas, kad saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 24. pantu ir aizliegts reģistrēt, pārdot vai sākt ekspluatēt tādus transportlīdzekļus minētajā transportlīdzekļu grupā, kas neatbilst Regulas (ES) 2017/2400 9. pantā minētajiem pienākumiem;
- 39) "koncesijas līgums" ir "būvdarbu koncesija" vai "pakalpojumu koncesija", kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/23/ES^{*****} 5. panta 1. punkta a) vai b) apakšpunktā;
- 40) "koncesijas nodeva" ir nodeva, ko saskaņā ar koncesijas līgumu iekasē koncesionārs;
- 41) "būtiski grozīta nodevu vai maksas iekasēšanas kārtība" ir nodevu vai maksas iekasēšanas kārtība, kurā likmju grozījumu rezultātā ir paredzēts ieņēmumu pieaugums, kas pārsniedz 10 % salīdzinājumā ar iepriekšējo finanšu gadu, izņemot satiksmes pieauguma ietekmi un pēc tam, kad tiek veikta inflācijas korekcija, kas mērīta, pamatojoties uz izmaiņām ES saskaņotajā patēriņa cenu indeksā (SPCI), un izņemot enerģiju un neapstrādātu pārtiku, kā to publicējusi Komisija (*Eurostat*).

2. Šā panta 1. punkta 2) apakšpunkta nolūkā:
- 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 jebkādu īpašu izdevumu saistībā ar infrastruktūru, kas paredzēti, lai samazinātu traucējumus, ko izraisa troksnis, lai ieviestu inovatīvas tehnoloģijas 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.
3. Neskarot 7.da panta 3. punktu, dalībvalstis dzīvojamo autofurgonu var uzskatīt vai nu par autobusu, vai arī par vieglo pasažieru automobili.

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

** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 51. lpp.).

- *** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).
- **** Komisijas Regula (ES) 2017/2400 (2017. gada 12. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011 (OV L 349, 29.12.2017., 1. lpp.).
- ***** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202. lpp.).
- ***** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/956 (2018. gada 28. jūnijs) par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu (OV L 173, 9.7.2018., 1. lpp.).
- ***** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/23/ES (2014. gada 26. februāris) par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (OV L 94, 28.3.2014., 1. lpp.).";

3) direktīvas 7. un 7.a pantu aizstāj ar šādiem:

"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 4.–14. punktā un 7.a–7.k pantā paredzētos nosacījumus.
2. Šā panta 1. punkts neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar LESD 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 4. un 5. punktā, 7.a pantā un 7.j panta 1., 2. un 4. punktā.

3. Neskarot citus šīs direktīvas noteikumus, autoceļu nodevas un lietošanas maksu dažādu kategoriju transportlīdzekļiem – piemēram, lielas noslodzes transportlīdzekļiem, smagajiem kravas transportlīdzekļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, mazas noslodzes transportlīdzekļiem, vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, mikroautobusiem un vieglajiem pasažieru automobiļiem – var ieviest vai saglabāt savstarpēji neatkarīgi. Tomēr, ja dalībvalstis maksu nosaka vieglajiem pasažieru automobiļiem, tās maksu nosaka arī vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.
4. Dalībvalstis nevienas kategorijas transportlīdzekļiem par viena un tā paša ceļa posma lietošanu autoceļu nodevas un lietošanas maksu vienlaikus nepiemēro. Tomēr dalībvalsts, kas savā ceļu tīklā piemēro lietošanas maksu, var piemērot arī autoceļu nodevas par tiltu, tuneļu un kalnu pāreju izmantošanu.

Dalībvalstis var nolemt 7.ca panta 3. punktu, 7.ga panta 1. punktu un 7.gb panta 2. punktu nepiemērot šādām autoceļu nodevām par tiltu, tuneļu un kalnu pāreju izmantošanu, ja ir izpildīts viens vai abi no šādiem nosacījumiem:

- a) 7.ca panta 3. punkta, 7.ga panta 1. punkta un 7.gb panta 2. punkta piemērošana nebūtu tehniski iespējama, lai ieviestu šādu diferenciaciju attiecīgajā autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmā;
- b) 7.ca panta 3. punkta, 7.ga panta 1. punkta un 7.gb panta 2. punkta piemērošana uz citiem ceļiem novirzītu tādus transportlīdzekļus, kas izraisa vislielāko piesārņojumu, un negatīvi ietekmētu ceļu satiksmes drošību un sabiedrības veselību.

Dalībvalsts, kas saskaņā ar šā punkta otro daļu nolemj 7.ca panta 3. punktu, 7.ga panta 1. punktu un 7.gb panta 2. punktu nepiemērot, par savu lēmumu informē Komisiju.

5. Ar autoceļu nodevām un lietošanas maksu ne tieši, ne netieši nediskriminē:
 - a) autoceļu lietotājus viņu valstspiederības dēļ;
 - b) pārvadātājus viņu iedibinājuma dalībvalsts vai trešās valsts dēļ;
 - c) pārvadātājus viņu transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts vai trešās valsts dēļ; vai arī
 - d) pārvadājumu izcelsmes vai galamērķa dēļ.

6. Dalībvalstis var paredzēt samazinātas autoceļu nodevas vai lietošanas maksas konkrētiem ceļu posmiem, vai pilnībā izslēgt konkrētus ceļu posmus no ceļu lietošanas maksas, jo īpaši, ja mazapdzīvotos apgabalos ir zema satiksmes intensitāte.

7. Attiecībā uz ceļu infrastruktūrām, uz kurām attiecas koncesijas līgumi, ja līgums ir parakstīts pirms ... [šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās diena] vai ja konkursa uzaicinājumi vai – sarunu procedūras gadījumā – atbildes uz uzaicinājumiem piedalīties sarunās tika saņemti, ievērojot publiskā iepirkuma procedūru, pirms ... [šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās diena], dalībvalstis var izvēlēties 7.ca panta 3. punktu, 7.g panta 1. un 2. punktu, 7.ga pantu un 7.gb pantu nepiemērot autoceļu nodevām un lietošanas maksām minētajām ceļu infrastruktūrām, līdz koncesiju līgums tiek atjaunots vai tiek būtiski grozīta nodevu vai maksas iekasēšanas kārtība.
8. Šā panta 7. punktu piemēro arī ilgtermiņa līgumiem, kas noslēgti starp publisku struktūru un struktūru, kura nav publiska struktūra, un kas parakstīti pirms ... [šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās diena] par būvdarbu izpildi un/vai tādu pakalpojumu pārvaldību, kas nav darbu izpilde, neietverot ar pieprasījumu saistītā riska nodošanu.
9. Dalībvalstis var paredzēt samazinātas autoceļu nodevas vai lietošanas maksas vai atbrīvot no autoceļu nodevām vai lietošanas maksām:
 - a) lielas noslodzes transportlīdzekļus, kuri atbrīvoti no prasības uzstādīt un izmantot reģistrācijas kontrolierīces saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014*;

- b) smagos kravas transportlīdzekļus, kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 7,5 tonnas, un kurus izmanto, lai pārvadātu materiālus, iekārtas vai mehānismus, kas paredzēti transportlīdzekļa vadītājam lietošanai transportlīdzekļa vadītāja darba gaitā, vai lai piegādātu preces, kas ražotas amatniecībā, ja pārvadājumu neveic kā komercpārvadājumu;
 - c) jebkuru transportlīdzekli, uz kuru attiecas 6. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā izklāstītie nosacījumi, vai jebkuru transportlīdzekli, kuru izmanto vai kurš pieder personai ar invaliditāti; un
 - d) bezemisiju transportlīdzekļus ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu līdz 4,25 tonnām.
10. No ... [astoņi gadi pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas] dalībvalstis Eiropas transporta pamattīklā lietošanas maksas lielas noslodzes transportlīdzekļiem nepiemēro.
11. Atkāpjoties no 10. punkta, vienīgi pienācīgi pamatotos gadījumos dalībvalstis lietošanas maksas lielas noslodzes transportlīdzekļiem Eiropas transporta pamattīklā var piemērot tad, ja autoceļu nodevas piemērošana:
- a) ietver nesamērīgas administratīvās, investīciju un darbības izmaksas salīdzinājumā ar paredzamajiem ieņēmumiem vai ieguvumiem, ko šāda nodeva radītu, piemēram, kam iemesls būtu attiecīgo ceļa posmu ierobežotais garums vai salīdzinoši zemais iedzīvotāju blīvums vai salīdzinoši zemais satiksmes apjoms; vai

- b) izraisa satiksmes novirzīšanu, kam būtu negatīva ietekme uz ceļu satiksmes drošību vai uz sabiedrības veselību. Pirms minēto lietošanas maksu piemērošanas, dalībvalstis paziņo Komisijai par savu nodomu tā darīt.

Minētajā paziņojumā iekļauj iemeslus, kuri, ņemot vērā pirmo daļu, pamato lietošanas maksas piemērošanu, balstoties uz objektīviem kritērijiem un skaidru informāciju par transportlīdzekļiem un ceļa posmiem, uz kuriem lietošanas maksa attiecas.

Dalībvalstis var iesniegt vienu vienotu paziņojumu par vairākiem ceļu posmiem, uz kuriem attiecas atbrīvojumi, ja vien šajā paziņojumā ir iekļauts pamatojums par katru no minētajiem posmiem.

12. Ja dalībvalstis lietošanas maksām piemēro kopēju sistēmu saskaņā ar 8. pantu, minētās dalībvalstis līdz ... [10 gadi pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas] pielāgo vai pārtrauc izmantot kopējo sistēmu.

13. Līdz ... [pieci gadi pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas] attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem dalībvalsts var izvēlēties piemērot autoceļu nodevas vai lietošanas maksas tikai tādiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa nav mazāka par 12 tonnām, ja tā uzskata, ka autoceļu nodevas vai lietošanas maksas iekasēšana no smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuru pilnā masa ir mazāka par 12 tonnām:
- a) satiksmes novirzīšanas dēļ radītu nozīmīgas negatīvas sekas brīvai satiksmes plūsmai, videi, trokšņa līmeņiem, satiksmes sastrēgumiem, veselībai vai ceļu satiksmes drošībai;
 - b) radītu administratīvas izmaksas tādā apmērā, kas pārsniedz 15 % no papildu ieņēmumiem, kurus radītu minētais pagarinājums; vai
 - c) attiektos uz tādas kategorijas transportlīdzekļiem, kuri nerada vairāk par 10 % no infrastruktūras lietošanas maksas, kas iekasējama.

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

14. Ja autoceļu nodevas piemēro visiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, dalībvalstis var izvēlēties atgūt atšķirīgu izmaksu procentuālo daļu no autobusiem un tālsatiksmes autobusiem un dzīvojamiem autofurģoniem, no vienas puses, un no smagajiem kravas transportlīdzekļiem, no otras puses.

15. Līdz ... [pieci gadi pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas] Komisija novērtē šīs direktīvas īstenošanu un efektivitāti attiecībā uz maksas noteikšanu mazas noslodzes transportlīdzekļiem.

Minētajā novērtējumā ņem vērā to, kā ir attīstījušās mazas noslodzes transportlīdzekļiem piemērotās tarifkācijas sistēmas tādos aspektos kā dažādām transportlīdzekļu kategorijām piemērotais tarifkācijas tips, aptvertā tīkla apjoms, cenu noteikšanas samērīgums un citi attiecīgi elementi.

Pamatojoties uz minēto novērtējumu, Komisija attiecīgā gadījumā iesniedz leģislatīvu priekšlikumu grozīt attiecīgos šīs direktīvas noteikumus.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) 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.).

7.a pants

1. Lietošanas maksas ir samērīgas ar infrastruktūras lietošanas ilgumu.
2. Piemērojot lietošanas maksas lielas noslodzes transportlīdzekļiem, infrastruktūras lietošanu dara pieejamu vismaz uz šādiem laikposmiem – diena, nedēļa, mēnesis un gads. Mēneša likme nepārsniedz 10 % no gada likmes, nedēļas likme nepārsniedz 5 % no gada likmes, un dienas likme nepārsniedz 2 % no gada likmes.

Dalībvalsts var nolemt, ka minētajā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem piemēro tikai gada likmes.

Lietošanas maksu, ieskaitot administratīvās izmaksas, visiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem dalībvalstis nosaka tādā līmenī, kas nepārsniedz II pielikumā noteiktās maksimālās likmes.

3. Piemērojot lietošanas maksas vieglajiem pasažieru automobiļiem, infrastruktūras lietošanu dara pieejamu vismaz uz šādiem laikposmiem: diena, nedēļa vai 10 dienas, vai abi, mēnesis vai divi mēneši, vai abi, un gads. Divu mēnešu likme nepārsniedz 30 % no gada likmes, mēneša likme nepārsniedz 19 % no gada likmes, 10 dienu likme nepārsniedz 12 % no gada likmes, nedēļas likme nepārsniedz 11 % no gada likmes un dienas likme nepārsniedz 9 % no gada likmes.

Dalībvalstis var noteikt, ka ikdienas lietošanas maksu piemēro tikai tranzītam.

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 shēmām, kas pieņemtas pirms ... [šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās diena], dalībvalstis var saglabāt likmes, kas ir augstākas par pirmajā daļā noteiktajiem ierobežojumiem, ar noteikumu, ka tās bija spēkā pirms minētā datuma, un var saglabāt 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 grozīta maksas iekasēšanas kārtība un, vēlākais līdz ... [astoņi gadi pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas].

4. Attiecībā uz mikroautobusiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem dalībvalstis ievēro 2. vai 3. punkta noteikumus. Ja dalībvalstis vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un vieglajiem pasažieru automobiļiem nosaka atšķirīgas lietošanas maksas, tās vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem nosaka augstākas lietošanas maksas nekā vieglajiem pasažieru automobiļiem.

5. Līdz ... [pieci gadi pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas] Komisija izvērtē, vai ir tehniski un juridiski iespējams nošķirt dažādiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem piemēroto kārtību, pamatojoties uz to, vai attiecīgais vieglais komerciālais transportlīdzeklis ir aprīkots ar tahogrāfu. Pamatojoties uz minēto novērtējumu, Komisija vajadzības gadījumā iesniedz leģislatīvu priekšlikumu attiecīgi grozīt šo direktīvu.";

4) iekļauj šādu pantu:

"7.aa pants

1. Dalībvalstis, kas līdz ... [šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās diena] savā Eiropas transporta pamattīklā vai tā daļā piemēro autoceļu nodevas, var izveidot kombinētu tarifikācijas sistēmu visiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem vai dažu tipu lielas noslodzes transportlīdzekļiem.
2. Minētajā kombinētajā tarifikācijas sistēmā dalībvalstis – neatkarīgi no 7. panta 10. punkta – lietošanas maksas saskaņā ar 7. panta 4. punktu Eiropas transporta pamattīklā vai tā daļās var piemērot visiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem vai dažu tipu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, arī dažām lielas noslodzes transportlīdzekļu kategorijām pēc to masas.

3. Šā panta 2. punktā minētās lietošanas maksas diferencē saskaņā ar 7.ga pantu un atkarībā no Euro emisiju klases. Turklāt lietošanas maksu, ieskaitot administratīvās izmaksas, minētajiem attiecīgajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem dalībvalstis nosaka tādā līmenī, kas nepārsniedz II pielikumā noteiktās maksimālās likmes.
4. Dalībvalstis, kas izveido kombinēto tarifkācijas sistēmu, veic ietekmes novērtējumu vai analīzi, kurā tiek paskaidrota un pamatota tās ieviešana, un par to paziņo Komisijai vismaz sešus mēnešus pirms tās ieviešanas.";

5) direktīvas 7.b un 7.c pantu aizstāj ar šādiem:

"7.b pants

1. Infrastruktūras lietošanas maksu lielas noslodzes transportlīdzekļiem nosaka, pamatojoties uz infrastruktūras izmaksu atgūšanas principu. Vidējo svērto infrastruktūras lietošanas maksu lielas noslodzes transportlīdzekļiem saista ar attiecīgā infrastruktūras tīkla būvniecības izmaksām un ekspluatācijas, tehniskās apkopes un attīstības izmaksām. Vidējā svērtā infrastruktūras lietošanas maksa var ietvert arī kapitāla peļņu un/vai peļņas normu saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

2. Vērā ņemtās izmaksas attiecas uz ceļu tīklu vai tā daļu, par kuru iekasē infrastruktūras lietošanas maksu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un uz transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas minētās maksas. Dalībvalstis var izvēlēties atgūt tikai procentuālu daļu no minētajām izmaksām.

7.c pants

1. Dalībvalstis var saglabāt vai ieviest maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radītā gaisa piesārņojuma, trokšņa piesārņojuma, CO₂ emisiju vai jebkādas minēto faktoru kombinācijas izmaksām.

Ja par lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemēro maksu par ārējām izmaksām, dalībvalstis to diferencē un nosaka saskaņā ar IIIa pielikumā minētajām minimālajām prasībām un metodēm, kā arī ievērojot IIIb un IIIc pielikumā izklāstītās atsauces vērtības. Dalībvalstis var izvēlēties atgūt tikai procentuālu daļu no minētajām izmaksām.

2. 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.
3. Dalībvalstis var piemērot izņēmumus, kas ļauj diferencēt maksu par ārējām izmaksām vēsturiskiem transportlīdzekļiem.";

6) iekļauj šādus pantus:

"7.ca pants

1. Piemērojot maksu par ārējām izmaksām saistībā ar gaisa un trokšņa piesārņojumu, dalībvalstis ņem vērā izmaksas, kas attiecas uz ceļu tīklu vai tā daļu, kurā iekasē minēto maksu, un transportlīdzekļus, uz kuriem minētā maksa attiecas.
2. Maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu nepiemēro lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas atbilst stingrākajiem Euro emisiju standartiem.

Pirmo daļu pārtrauc piemērot, kad ir pagājuši četri gadi pēc dienas, kurā sāka piemērot noteikumus, ar ko ieviesa minētos standartus.

3. No ... [četri gadi pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas] saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu dalībvalstis piemēro maksas par ārējām izmaksām lielas noslodzes transportlīdzekļiem 7. panta 1. punktā minētajā maksas ceļu tīklā.

Atkāpjoties no pirmās daļas, dalībvalstis var nolemt nepiemērot maksu par ārējām izmaksām minētajiem ceļa posmiem, ja tas novirzītu uz citiem ceļiem tādas transportlīdzekļus, kas izraisa vislielāko piesārņojumu, tādējādi negatīvi ietekmējot ceļu satiksmes drošību un sabiedrības veselību.

4. Dalībvalstis var izvērtēt iespēju piemērot maksu par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām un saistībā ar gaisa piesārņojumu vai piemērot ar minētajām emisijām saistītas atlaides, ja koncesijas autoceļu nodevas saskaņā ar 7.g un 7.ga pantu lielas noslodzes transportlīdzekļiem un saskaņā ar 7.gb pantu mazas noslodzes transportlīdzekļiem netiek diferencētas.

Minētā fakultatīvā novērtējuma rezultātu, tostarp arī pamatojumu tam, kāpēc maksa par ārējām izmaksām vai atlaide netiek piemērota, paziņo Komisijai.

7.cb pants

1. Dalībvalstis var piemērot augstāku maksu par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām nekā IIIc pielikumā dotās atsauces vērtības ar nosacījumu, ka tas tiek darīts nediskriminējošā veidā un ka maksa nepārsniedz IIIc pielikumā dotās vērtības vairāk nekā divas reizes. Ja dalībvalstis piemēro šo punktu, tās pamato savu lēmumu un paziņo to Komisijai saskaņā ar IIIa pielikumu.
2. Autobusiem un tālsatiksmes autobusiem dalībvalstis var izvēlēties piemērot vērtības, kas ir tādas pašas vai zemākas par tām, ko piemēro smagajiem kravas transportlīdzekļiem.
3. Maksu par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām var apvienot ar infrastruktūras lietošanas maksu, kas ir diferencēta saskaņā ar 7.ga pantu.

4. Līdz ... [pieci gadi pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas] Komisija novērtē maksas iekasēšanu par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām un tās efektivitāti, kā arī tās saskaņotību ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK* un Padomes Direktīvu 2003/96/EK**. Pamatojoties uz minēto novērtējumu, Komisija attiecīgā gadījumā iesniedz leģislatīvu priekšlikumu grozīt šo pantu. Ja šis pants līdz 2027. gada 1. janvārim netiek attiecīgi grozīts, bet Direktīva 2003/87/EK vai 2003/96/EK tiek grozītas tā, lai efektīvi internalizētu vismaz daļu no autotransporta radīto CO₂ emisiju ārējām izmaksām, Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar šīs direktīvas 9.d pantu, ar ko groza šīs direktīvas IIIc pielikumu, lai koriģētu atsaucis vērtības maksai par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām, ņemot vērā faktisko oglekļa cenu, ko piemēro autotransporta degvielai Savienībā.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.).

** Padomes Direktīva 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris), kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai (OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.).";

7) direktīvas 7.d pantu aizstāj ar šādu:

"7.d pants

Ne vēlā kā sešu mēnešu laikā pēc jauno un stingrāko Euro emisiju standartu pieņemšanas Komisija vajadzības gadījumā iesniedz leģislatīvu priekšlikumu, lai noteiktu attiecīgās IIIb pielikumā dotās atsauces vērtības un pielāgotu II pielikumā iekļautās lietošanas maksas maksimālās likmes.";

8) iekļauj šādu pantu:

"7.da pants

1. Dalībvalstis saskaņā ar V pielikumā izklāstītajām 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 veidojas.
2. Dalībvalstis precizē 1. punktā minētos ceļa posmus un laikposmus, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem saistībā ar to, cik lielā mērā uz ceļiem un to apkārtnē veidojas satiksmes sastrēgumi, ko mēra, cita starpā, ar vidējiem kavējumiem vai rindas garumu.

3. Maksu par satiksmes sastrēgumiem, ko uzliek kādam ceļu tīkla posmam, piemēro nediskriminējošā veidā visām transportlīdzekļu kategorijām saskaņā ar standartizētiem ekvivalences koeficientiem, kas noteikti V pielikumā. Neraugoties uz to, dalībvalstis no maksas par satiksmes sastrēgumiem var daļēji vai pilnībā atbrīvot mikroautobusus, autobusus un tālsatiksmes autobusus, lai sekmētu kolektīvo transportu un sociālekonomisko attīstību un teritoriālo kohēziju. Dzīvojamie autofurģoni – neatkarīgi no to tehniski pieļaujamās maksimālās masas – šā punkta nolūkā par autobusiem vai tālsatiksmes autobusiem netiek uzskatīti.
4. Maksu par satiksmes sastrēgumiem nosaka saskaņā ar V pielikumā minētajām minimālajām prasībām. Tā atbilst izmaksām, ko transportlīdzeklis rada citiem autoceļu lietotājiem un – netiešā veidā – visai sabiedrībai, un šajā maksā tiek ievērotas atsauces vērtības, kas attiecībā uz katru ceļa tipu ir izklāstītas VI pielikumā. Ja dalībvalsts plāno piemērot tādu maksu par satiksmes sastrēgumiem, kas ir augstāka par VI pielikumā noteiktajām atsauces vērtībām, tā par to informē Komisiju saskaņā ar V pielikumā minētajām prasībām.

Ieņēmumus no maksas par satiksmes sastrēgumiem vai to ekvivalentu minēto ieņēmumu finansiālā izteiksmē izmanto, lai risinātu satiksmes sastrēgumu problēmu vai lai attīstītu ilgtspējīgu transportu un mobilitāti kopumā.

Ja šādus ieņēmumus piešķir vispārējam budžetam, uzskata, ka dalībvalsts ir piemērojusi otro daļu, ja tā īsteno finansiālā atbalsta politiku satiksmes sastrēgumu problēmas risināšanai vai ilgtspējīga transporta un mobilitātes attīstīšanai un ja minēto ieņēmumu vērtība ir līdzvērtīga to ieņēmumu vērtībai, kas gūti no maksām par satiksmes sastrēgumiem.

5. Dalībvalstis izstrādā atbilstošus mehānismus maksas par satiksmes sastrēgumiem ietekmes uzraudzībai un tās līmeņa pārskatīšanai. Katra dalībvalsts regulāri, vismaz ik pēc trim gadiem, pārskata maksas līmeni, lai nodrošinātu, ka tās nepārsniedz satiksmes sastrēgumu izmaksas, kas rodas minētajā dalībvalstī tajos ceļa posmos, kur ir noteikta maksa par satiksmes sastrēgumiem.";

9) direktīvas 7.e panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

- "1. Maksimālo pieļaujamo infrastruktūras lietošanas maksu lielas noslodzes transportlīdzekļiem dalībvalstis aprēķina, izmantojot metodes, kuru pamatā ir 7.b pantā un III pielikumā izklāstītie aprēķinu pamatprincipi.

2. Koncesijas nodevām maksimālā infrastruktūras lietošanas maksa lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir vienāda ar vai mazāka par apmēru, ko iegūtu, izmantojot metodes, kuru pamatā ir 7.b pantā un III pielikumā izklāstītie aprēķinu pamatprincipi. To, vai vērtības ir vienādas, novērtē, pamatojoties uz pietiekami ilgu atsauces laikposmu, kas ir saderīgs ar koncesijas līguma būtību.";

10) 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 kurus lietojot transportlīdzekļi rada būtisku kaitējumu videi, ja tiek izpildīti šādi nosacījumi:
 - a) ieņēmumus, ko gūst no uzcenojuma, iegulda tādu transporta pakalpojumu izstrādē vai tādas transporta infrastruktūras būvniecības vai uzturēšanas finansēšanā, kas ietilpst Eiropas transporta 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 nepārsniedz 15 % no vidējās svērtās infrastruktūras lietošanas maksas, ko aprēķina saskaņā ar šīs direktīvas 7.b panta 1. punktu un 7.e pantu, izņemot gadījumus, kad gūtos ieņēmumus iegulda saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 IV nodaļu identificēta pamattīkla transporta koridora pārrobežu posmos, un tad uzcenojums nedrīkst pārsniegt 25 % no minētās vidējās svērtās infrastruktūras lietošanas maksas, vai ja divas vai vairākas dalībvalstis piemēro uzcenojumu vienā un tajā pašā koridorā, un tad, ja tam piekrīt visas dalībvalstis, kas ietilpst minētajā koridorā un atrodas kaimiņos dalībvalstīm, kuru teritorijā atrodas tas koridora posms, kuram jāpiemēro uzcenojums, minētais uzcenojums drīkst pārsniegt 25 %, bet nedrīkst pārsniegt 50 % no vidējās svērtās infrastruktūras lietošanas maksas;
- c) uzcenojuma piemērošana nedrīkst izraisīt netaisnīgu attieksmi pret komerciālo satiksmi salīdzinājumā ar citiem autoceļu lietotājiem;
- d) pirms uzcenojuma piemērošanas Komisijai iesniedz aprakstu par konkrēto uzcenojuma piemērošanas vietu un pierādījumu par lēmumu finansēt
 - a) apakšpunktā minētās transporta infrastruktūras būvniecību vai transporta pakalpojumus;
- 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.

2. Jauna pārrobežu projekta gadījumā uzcenojumu var piemērot tikai tad, ja tam piekrīt visas projektā iesaistītās dalībvalstis.
3. Uzcenojumu var piemērot infrastruktūras lietošanas maksai, kas diferencēta saskaņā ar 7.g, 7.ga vai 7.gb pantu.
4. 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 šā panta 1. punktā izklāstītajiem nosacījumiem, vai ja tā uzskata, ka plānotais uzcenojums ļoti negatīvi ietekmēs nomaļu reģionu ekonomisko attīstību, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, lai noraidītu attiecīgās dalībvalsts iesniegtās plānotās maksas vai lūgtu to grozījumu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 9.c panta 3. punktā.
5. Uzcenojumu nedrīkst piemērot ceļa posmos, kuros iekasē maksu par satiksmes sastrēgumiem.

7.g pants

1. 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) diferenciācija ir pārskatāma, publiskota un visiem lietotājiem pieejama ar vienādiem nosacījumiem;
 - b) diferenciāciju piemēro, ievērojot diennakts laiku un dienas vai sezonas 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 sešām 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 autoceļu lietotājiem, kuri izvēlas braukt periodos, kad ceļš ir mazāk noslogots, un lielāka autoceļu nodeva būtu jāmaksā autoceļu lietotājiem, kuri šo pašu ceļa posmu izmanto satiksmes sastrēgumstundās;
 - f) attiecīgajā ceļa posmā maksa par satiksmes sastrēgumiem netiek iekasēta.

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

2. Līdz brīdim, kad sāk piemērot 7.ga pantā minēto infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas diferenciaciju attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, dalībvalstis diferencē infrastruktūras lietošanas maksu saskaņā ar transportlīdzekļa Euro emisiju klasi tā, lai infrastruktūras lietošanas maksa nepārsniegtu vairāk nekā par 100 % tās maksas summas, ko iekasē par tādiem pašiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst visstingrākajiem Euro emisiju standartiem. Tiklīdz infrastruktūras lietošanas maksa un lietošanas maksa ir diferencēta, ievērojot 7.ga pantu, dalībvalstis var izbeigt diferencēšanu saskaņā ar Euro emisiju klasi.

Atkāpjoties no pirmās daļas, dalībvalsts var nolemt nepiemērot prasību diferencēt infrastruktūras lietošanas maksu, ja pastāv jebkurš no šādiem apstākļiem:

- a) tas būtiski mazinātu autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmu saskaņotību dalībvalsts teritorijā;
- b) tehniskā ziņā nebūtu lietderīgi ieviest diferenciaciju attiecīgajā autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmā;
- c) tas uz citiem ceļiem novirzītu tādus transportlīdzekļus, kas izraisa vislielāko piesārņojumu, un negatīvi ietekmētu ceļu satiksmes drošību un sabiedrības veselību;

- d) autoceļu nodevā būtu iekļauta maksa par ārējām izmaksām saistībā ar gaisa piesārņojumu.

Par visām šādām atkāpēm vai izņēmumiem ziņo Komisijai.

- 3. Šajā pantā minētā diferenciācija nav paredzēta, lai radītu papildu ieņēmumus.";

- 11) iekļauj šādus pantus:

"7.ga pants

- 1. Dalībvalstis veic infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas diferenciāciju attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar šo pantu.

Dalībvalstis minēto diferenciāciju piemēro lielas noslodzes transportlīdzekļu apakšgrupām, uz kurām attiecas Regulas (ES) 2019/1242 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunkts, vēlākais divus gadus pēc tam, kad īstenošanas aktos, kuri pieņemti saskaņā ar minētās regulas 11. panta 1. punktu, minētajām transportlīdzekļu apakšgrupām ir publicētas atsauces CO₂ emisijas.

Minēto diferenciāciju šā panta 2. punktā minētajām CO₂ emisiju 1., 4. un 5. klasēm piemēro lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, uz ko Regulas (ES) 2019/1242 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunkts neattiecas, vēlākais divus gadus pēc tam, kad īstenošanas aktos, kuri pieņemti saskaņā ar šā panta 7. punktu, attiecīgajai grupai ir publicētas atsauces CO₂ emisijas. Ja Regulas (ES) 2019/1242 I pielikuma 5.1. punkts ar Savienības leģislatīvu aktu tiek grozīts tā, lai aptvertu atsauces CO₂ emisijas, kas relevantas lielas noslodzes transportlīdzekļu grupai, tad šādas atsauces CO₂ emisijas vairs nav jānosaka, ievērojot šā panta 7. punktu, bet gan saskaņā ar minētās regulas I pielikuma 5.1. punktu.

Ja emisiju samazinājuma trajektorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, uz ko neattiecas Regulas (ES) 2019/1242 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunkts, ir noteiktas Savienības leģislatīvajā aktā, ar ko groza minētās regulas I pielikuma 5.1. punktu, diferenciāciju CO₂ emisiju 2. un 3. klasei, kā noteikts šā panta 2. punktā, piemēro no dienas, kad stājas spēkā jaunās emisiju samazinājuma trajektorijas.

Neskarot 3. punktā paredzēto samazinājumu likmes, no ... [šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās diena] līdz 2025. gada 31. decembrim dalībvalstis var paredzēt samazinātas infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas likmes vai izņēmumus no infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas jebkuras transportlīdzekļu grupas bezemisiju transportlīdzekļiem. No 2026. gada 1. janvāra šādus samazinājumus ierobežo tā, ka tie nepārsniedz 75 % salīdzinājumā ar CO₂ emisiju 1. klasei piemēroto maksu, kā noteikts 2. punktā.

2. Neskarot 1. punktu, dalībvalstis katram lielas noslodzes transportlīdzekļa tipam nosaka šādas CO₂ emisiju klases:
 - a) CO₂ emisiju 1. klase – transportlīdzekļi, kas nepieder ne pie vienas no b)–e) apakšpunktā minētajām CO₂ emisiju klasēm;
 - b) CO₂ emisiju 2. klase – transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* transportlīdzekļi, kas pirmo reizi reģistrēti Y gada pārskata periodā un kuru CO₂ emisijas ir par vairāk nekā 5 % zemākas par emisiju samazinājuma trajektoriju Y gada pārskata periodam un transportlīdzekļu apakšgrupai *sg*, bet kuri nepieder nevienai no c), d) un e) apakšpunktā minētajām CO₂ emisiju klasēm;

- c) CO₂ emisiju 3. klase – transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* transportlīdzekļi, kas pirmo reizi reģistrēti Y gada pārskata periodā un kuru CO₂ emisijas ir par vairāk nekā 8 % zemākas par emisiju samazinājuma trajektoriju Y gada pārskata periodam un to transportlīdzekļu apakšgrupai *sg*, kuri nepieder nevienai no d) un e) apakšpunktā minētajām CO₂ emisiju klasēm;
- d) CO₂ emisiju 4. klase – mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi;
- e) CO₂ emisiju 5. klase – bezemisiju transportlīdzekļi.

Dalībvalstis nodrošina, ka tāda transportlīdzekļa klasifikācija, kas pieder CO₂ emisiju 2. vai 3. klasei, tiek atkārtoti novērtēta ik pēc sešiem gadiem pēc tā pirmās reģistrācijas dienas un ka attiecīgā gadījumā transportlīdzeklis tiek pārklassificēts attiecīgajā emisiju klasē, pamatojoties uz tajā laikā piemērojamām robežvērtībām. Pārklassificēšana attiecībā uz lietošanas maksu stājas spēkā vēlākais pirmajā tās derīguma dienā, kas ir minētās pārklassificēšanas diena vai diena pēc tās.

- 3. Neskarot 1. punktu, samazinātu maksu piemēro CO₂ emisiju 2., 3. 4. un 5. klases transportlīdzekļiem šādi:
 - a) CO₂ emisiju 2. klase – 5 % līdz 15 % samazinājums salīdzinājumā ar maksu, ko piemēro CO₂ emisiju 1. klasei;

- b) CO₂ emisiju 3. klase – 15 % līdz 30 % samazinājums salīdzinājumā ar maksu, ko piemēro CO₂ emisiju 1. klasei;
- c) CO₂ emisiju 4. klase – 30 % līdz 50 % samazinājums salīdzinājumā ar maksu, ko piemēro CO₂ emisiju 1. klasei;
- d) CO₂ emisiju 5. klase – 50 % līdz 75 % samazinājums salīdzinājumā ar maksu, ko piemēro CO₂ emisiju 1. klasei.

Ja infrastruktūras lietošanas maksu vai lietošanas maksu diferencē arī saskaņā ar Euro emisiju klasi, pirmajā daļā minētos samazinājumus piemēro, tos salīdzinot ar maksu, ko piemēro visstingrākajiem Euro emisiju standartiem.

- 4. Šajā pantā minētā diferenciacija nav paredzēta, lai radītu papildu ieņēmumus.
- 5. Atkāpjoties no 1. punkta, dalībvalsts var nolemt nepiemērot prasību par infrastruktūras lietošanas maksas diferencēšanu saskaņā ar 2. punktu, ja maksa par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām tiek iekasēta un diferencēta saskaņā ar atsaucis vērtībām maksai par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām, kas izklāstītas IIIc pielikumā.

6. Tajos ceļa posmos, kur transportlīdzekļi pārbaudāmi darbina bez CO₂ emisijām, dalībvalstis minētajam transportlīdzeklim var piemērot samazinātu maksu atbilstīgi CO₂ emisiju 5. klasei. Dalībvalstis, kas izmanto minēto iespēju, minētajam transportlīdzeklim citos ceļa posmos piemēro maksu, kas piemērojama CO₂ emisiju 1. klasei.
7. Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai precizētu atsauces CO₂ emisijas tām transportlīdzekļu grupām, uz kurām Regulas (ES) 2019/1242 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunkts neattiecas.

Minētajos īstenošanas aktos iekļauj datus, kuri ir relevanti katrai transportlīdzekļu grupai, kas publicētas Regulas (ES) 2018/956 10. pantā minētajā ziņojumā. Komisija minētos īstenošanas aktus pieņem vēlākais sešus mēnešus pēc tam, kad ir publicēts attiecīgais Regulas (ES) 2018/956 10. pantā minētais ziņojums.

8. Līdz ... [pieci gadi pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas] Komisija izvērtē maksas diferencēšanas īstenošanu un efektivitāti, pamatojoties uz šajā pantā minētajām CO₂ emisijām un to, vai tā joprojām ir vajadzīga, kā arī tās saskaņotību ar Direktīvu 2003/87/EK un 2003/96/EK. Pamatojoties uz minēto izvērtējumu, Komisija attiecīgā gadījumā iesniedz leģislatīvu priekšlikumu grozīt attiecīgos šīs direktīvas noteikumus par maksas diferencēšanu uz CO₂ emisiju pamata.

9. Komisija ik pēc pieciem gadiem pēc ... [šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā diena] pārskata II pielikumā iekļautās lietošanas maksu maksimālās likmes un 3. punktā minētos samazinājuma līmeņus un attiecīgā gadījumā, pamatojoties uz minētās pārskatīšanas rezultātiem, iesniedz leģislatīvu priekšlikumu grozīt minētos noteikumus.
10. Komisija 30 mēnešus pēc ... [šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā diena] sagatavo ziņojumu, kurā izvērtē šīs direktīvas 7.ga panta 2. punkta b) un c) apakšpunktā minēto CO₂ emisiju 2. un 3. klases robežvērtību lietderību attiecībā pret atsaucē emisijām, kas publicētas saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktu, vai CO₂ emisijām, par kurām ziņots saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956, un attiecīgā gadījumā, pamatojoties uz minētās izvērtēšanas rezultātiem, iesniedz leģislatīvu priekšlikumu grozīt minētās robežvērtības.
11. Maksas diferencēšanas piemērošana, pamatojoties uz šajā pantā minētajām CO₂ emisijām nav obligāta, ja tiek piemērots cits Savienības pasākums oglekļa cenas noteikšanai autotransporta jomā.

7.gb pants

1. Mazas noslodzes transportlīdzekļiem dalībvalstīs autoceļu nodevas un lietošanas maksas var diferencēt atkarībā no transportlīdzekļa vidiskā snieguma, kas noteikts ar īpatnējām CO₂ emisijām kombinētos vai svērtos kombinētos apstākļos, kas reģistrētas transportlīdzekļa atbilstības sertifikāta 49. ailē, un atkarībā no raksturlielumiem saskaņā ar Euro emisiju standartiem.

Neskarot šā panta 2. punktu, zemākas autoceļu nodevu un lietošanas maksu likmes piemēro vieglajiem pasažieru automobiļiem, mikroautobusiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas atbilst abiem šādiem nosacījumiem:

- a) to īpatnējās CO₂ emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) 2017/1151*, ir nulle vai ir zemākas par šādiem līmeņiem:
 - i) laikposmam no 2021. līdz 2024. gadam – ES autoparka mērķrādītāji₂₀₂₁, kas noteikti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/631** I pielikuma A daļas 6. punktu un B daļas 6. punktu;
 - ii) laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam – ES autoparka mērķrādītāji, kas noteikti saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 I pielikuma A daļas 6.1.1. punktu un B daļas 6.1.1. punktu;

- iii) laikposmam pēc 2030. gada – ES autoparka mērķrādītāji, kas noteikti saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 I pielikuma A daļas 6.1.2. punktu un B daļas 6.1.2. punktu.
 - b) to piesārņotāju emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151, jāprecizē šīs direktīvas VII pielikumā iekļautajā tabulā. Samazinājumu šīs direktīvas VII pielikumā minētajiem bezemisiju transportlīdzekļiem dalībvalstis var piemērot, samazinājumus par citām emisiju standartu kategorijām, kas minētas tajā pašā pielikumā, nepiemērojot.
2. No 2026. gada 1. janvāra dalībvalstis, ja tas ir tehniski iespējams, diferencē autoceļu nodevas un lietošanas maksu gada likmes vieglajiem kravas automobiļiem un mikroautobusiem atkarībā no transportlīdzekļa vidiskā snieguma saskaņā ar VII pielikumā izklāstītajiem noteikumiem. Šajā nolūkā 1. punkta otrās daļas noteikumi ir indikatīvi.

Ja dalībvalstis izvēlas piemērot atšķirīgus emisiju standartu kritērijus vai zemāku samazinājuma līmeni, nekā izklāstīts 1. punktā, vai kas izvēlas iekļaut atšķirīgus vai papildu kritērijus, tās par savu izvēli paziņo Komisijai un pamato to vismaz sešus mēnešus pirms jebkuras diferenciacijas ieviešanas.

Tomēr dalībvalstis var izvēlēties samazinājumus piemērot tikai bezemisiju transportlīdzekļiem, nepiemērojot nekādu diferenciaciju citiem transportlīdzekļiem un par to Komisijai nepaziņojot.

3. Ja tiek ievēroti 1. un 2. punktā izklāstītie nosacījumi, dalībvalstis var ņemt vērā transportlīdzekļa vidiskā snieguma uzlabojumus, kas saistīti ar tā pārbūvi alternatīvu degvielu izmantošanai.
4. Dalībvalstis var pieņemt izņēmuma pasākumus, lai noteiktu maksas vēsturiskiem transportlīdzekļiem.
5. Šajā pantā minētā diferenciācija nav paredzēta, lai radītu papildu ieņēmumus.

* Komisijas Regula (ES) Nr. 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), 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, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L 175, 7.7.2017., 1. lpp.).

** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).";

12) direktīvas 7.h pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu groza šādi:

i) ievadtekstu aizstāj ar šādu:

"1. Vismaz sešus mēnešus pirms jauna vai būtiski mainīta infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšanas režīma ieviešanas dalībvalstis nosūta Komisijai:";

ii) punkta a) apakšpunktam pievieno šādu ievilkumu:

"– attiecīgā gadījumā skaidru informāciju par autoceļu nodevu iekasēšanas elektroniskās sistēmas galvenajiem parametriem, arī par sadarbību;";

b) iekļauj šādu punktu:

"1.a Dalībvalsts, nosūtot informāciju Komisijai saskaņā ar 1. punktu, var ietvert informāciju par vairāk nekā vienu grozījumu infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšanas režīmā. Ja Komisija jau ir informēta par grozījumu tiek uzskatīts, ka dalībvalsts jau ir izpildījusi 1. punkta informēšanas prasības, un ka grozījumu var īstenot, vairs neinformējot Komisiju.";

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Pirms jauna vai būtiski grozīta maksas par ārējām izmaksām vai maksas par satiksmes sastrēgumiem iekasēšanas režīma ieviešanas dalībvalstis informē Komisiju par attiecīgo tīklu un plānotajām likmēm katrā transportlīdzekļu kategorijā un emisiju klasē un – attiecīgā gadījumā – paziņo Komisijai saskaņā ar IIIa pielikuma 2. punktu vai V pielikuma 2. punktu.";

d) panta 4. punktu svīturo;

13) 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, kas rodas, apstrādājot informāciju par regulārajiem lietotājiem, salīdzinājumā ar neregulārajiem lietotājiem;

c) samazinājumi nepārsniedz 13 % no infrastruktūras lietošanas maksas, ko maksā tādi paši transportlīdzekļi, kuri nevar pretendēt uz atlaidēm vai samazinātu maksu.";

b) iekļauj šādu punktu:

"2.a Dalībvalstis var paredzēt infrastruktūras lietošanas maksas atlaides vai samazinājumus vieglajiem pasažieru automobiļiem regulāru lietotāju gadījumā, jo īpaši reti apdzīvotās vietās un lielpilsētu nomalēs. Ieņēmumu samazinājumu, kas izriet no regulārajiem lietotājiem piešķirtajām atmaidēm, nepiemēro mazāk regulāriem lietotājiem.";

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Ievērojot šīs direktīvas 7.g panta 1. punkta b) apakšpunktā un 7.g panta 3. punktā minētos nosacījumus, attiecībā uz galvenajiem Eiropas transporta pamattīkla projektiem, kuru kartes ir dotas Regulas (ES) Nr. 1315/2013 I pielikumā, autoceļu nodevu likmēm var piemērot citādu diferenciaciju, lai šiem projektiem nodrošinātu komerciālu dzīvotspēju, ja ar tiem tieši konkurē citi transporta veidi. Tā rezultātā iegūtā maksas noteikšanas struktūra ir lineāra un samērīga. Tās detaļas tiek publiskas un tā ir visiem lietotājiem pieejama ar vienādiem nosacījumiem. Tā nerada situāciju, kad papildu izmaksas augstāku autoceļu nodevu veidā tiek novirzītas uz citiem lietotājiem.";

14) direktīvas 7.j pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Autoceļu nodevas un lietošanas maksu piemēro un iekasē, un to samaksu pārtrauga tā, lai iespējami mazāk traucētu brīvu satiksmes plūsmu un lai pie Savienības iekšējām robežām nenotiktu nekādas obligātas pārbaudes vai kontroles pasākumi. Lai to nodrošinātu, dalībvalstis sadarbojas, izstrādājot metodes, kā ceļa lietotāji vismaz elektroniski vai izmantojot parastos maksāšanas līdzekļus uz robežas vai lielākajās tirdzniecības vietās var samaksāt autoceļu nodevas un lietošanas maksas 24 stundas diennaktī gan dalībvalstīs, kur minētās nodevas un maksas tiek piemērotas, gan ārpus tām. Dalībvalstīm nav pienākuma nodrošināt fiziskas maksājumu iekasēšanas vietas.";

b) pantā iekļauj šādu punktu:

"2.a Ja transportlīdzekļa vadītājs vai attiecīgā gadījumā pārvadātājs vai Eiropas autoceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas (*EETS*) pakalpojumu sniedzējs 7.g panta 2. punkta, 7.ga panta vai 7.gb panta nolūkos nevar sniegt pierādījumus par transportlīdzekļa emisiju klasi, dalībvalstis var piemērot maksimālās pieļaujamās autoceļu nodevas un lietošanas maksas.

Dalībvalstis īsteno pasākumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu, ka pirms infrastruktūras izmantošanas autoceļu lietotāji var deklarēt transportlīdzekļa emisiju klasi vismaz ar elektroniskiem līdzekļiem. Dalībvalstis var piedāvāt elektroniskus un neelektroniskus līdzekļus, ar ko lietotājam dod iespēju sniegt pierādījumus, lai varētu izmantot autoceļu nodevu samazinājumus, vai attiecīgā gadījumā, ja notiek pārbaude. Dalībvalstis var pieprasīt, lai pirms infrastruktūras izmantošanas ar elektroniskiem līdzekļiem tiek iesniegti pierādījumi.

Dalībvalstis var veikt vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka pierādījumu sniegšana pēc infrastruktūras izmantošanas tiek pieņemta 30 dienas vai ilgāku laikposmu, ko nosaka dalībvalstis pēc infrastruktūras izmantošanas, un lai nodrošinātu, ka tiek atlīdzināta jebkāda starpība starp piemērotajām ceļa nodevām vai lietošanas maksām un ceļa nodevām vai lietošanas maksu, kas atbilst attiecīgā transportlīdzekļa emisiju klasei un kas izriet no pierādījumiem, kuri iesniegti noteiktajā termiņā.";

c) panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

"3. Ja dalībvalsts transportlīdzeklim piemēro autoceļu nodevu, tad 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. Autoceļu lietotājs var piekrist, ka tam kvīts netiek izsniegta.

4. "Ja tas ir ekonomiski iespējams, dalībvalstis infrastruktūras lietošanas maksu, maksu par ārējām izmaksām un maksu par satiksmes sastrēgumiem piemēro un iekasē, izmantojot elektronisku autoceļu nodevu sistēmu, kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2019/520 3. panta 1. punkta noteikumiem. Komisija veicina sadarbību starp dalībvalstīm, kas izrādās vajadzīga, lai nodrošinātu maksu iekasēšanas elektronisko sistēmu savietojamību Eiropas mērogā.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520 (2019. gada 19. marts) par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (OV L 91, 29.3.2019., 45. lpp.).";

- 15) 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.";

16) direktīvas 8. pantu groza šādi:

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

"a) vienotās lietošanas maksas samaksa ļauj izmantot sadarbībā iesaistījušos dalībvalstu autoceļu tīklu saskaņā ar 7. panta 1. un 2. punktu;

b) sadarbībā iesaistījušās dalībvalstis nosaka vienotas lietošanas maksas likmes līmeni, kas nepārsniedz 7.a pantā minētās maksimālās likmes;"

b) pievieno šādu punktu:

"3. Ja ir ieviesta šā panta 1. punktā minētā vienotā lietošanas maksu sistēma, pēdējais termiņš, kad var pieteikt 7.ga panta 1. punkta otrajā un trešajā daļā minētās diferenciācijas, tiek pagarināts līdz ... [trīs gadi pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā dienas] vai – ja atsaucis CO₂ emisijas tiek publicētas pēc ... [šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā diena] – trim gadiem pēc atsaucis CO₂ emisiju publicēšanas;"

17) direktīvas 9. pantu groza šādi:

a) panta 1.a punktu aizstāj ar šādu:

"1.a Šī direktīva neliedz dalībvalstīm piemērot:

- a) regulējošas maksas, kas īpaši paredzētas, lai uz visiem ceļiem, kas atrodas apdzīvotās vietās, arī uz Eiropas transporta tīkla ceļiem, kas šķērso apdzīvotas vietas, mazinātu satiksmes sastrēgumus vai lai cīnītos pret to kaitīgo ietekmi uz vidi, cita starpā arī sliktu gaisa kvalitāti;
- b) maksas, kas īpaši paredzētas, lai finansētu tādu iekārtu būvi, ekspluatāciju, uzturēšanu un attīstīšanu, kuras ir iebūvētas vai izvietotas gar un virs ceļiem, nodrošinot enerģiju kustībā esošiem mazemisiju transportlīdzekļiem, un ko iekasē no šādiem transportlīdzekļiem.

Minētās maksas piemēro nediskriminējošā veidā.";

b) panta 2. punkta otro daļu svīturo;

18) direktīvas 9.c pantā pievieno šādu punktu:

"3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.";

- 19) direktīvas 9.d un 9.e pantu aizstāj ar šādiem:

"9.d pants

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 9.e pantu, lai šo direktīvu grozītu attiecībā uz 0. pielikumu, formulām IIIa pielikuma 4.1. un 4.2. punktā, un IIIb un IIIc pielikuma tabulās norādītajām summām nolūkā tos pielāgot zinātnes un tehnikas attīstībai.

Apstākļos, kas minēti 7.cb panta 4. punktā, Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 9.e pantu, lai šo direktīvu grozītu attiecībā uz IIIc pielikumā noteiktajām atsauces vērtībām maksai par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām, ņemot vērā faktisko oglekļa cenu, ko piemēro autotransporta degvielai Savienībā. Šādus grozījumus veic, vienīgi lai nodrošinātu, ka līmenis maksai par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām nepārsniedz to līmeni, kas vajadzīgs, lai minētās ārējās izmaksas internalizētu.

9.e pants

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

2. Pilnvaras pieņemt 9.d pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no ...[šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās diena]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 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 vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
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. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 9.d pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja 2 mēnešos no dienas, kad minētais akts 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 2 mēnešiem.

* OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.";

- 20) direktīvas 9.f un 9.g pantu svītros;
- 21) direktīvas 10.a un 11. pantu aizstāj ar šādiem:

"10.a pants

1. Lai ņemtu vērā izmaiņas ES saskaņotajā patēriņa cenu indeksā (SPCI), kurā nav iekļauta enerģija un neapstrādāta pārtika (ko publicējusi Komisija (*Eurostat*)), summas euro, kas noteiktas II pielikumā, un summas centos, kas noteiktas IIIb un IIIc pielikuma tabulās, pielāgo reizi divos gados. Pirmā šāda pielāgošana notiek līdz ... gada 31. martam [gads, kas ir nākamais pēc diviem gadiem pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā].

Summas atjaunina automātiski, euro vai centos izteikto pamatsummu pielāgojot 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 un IIIc pielikumu.

2. Pielāgotās summas, kas minētas 1. punktā, Komisija publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* līdz ... gada 31. martam [gads, kas ir nākamais pēc diviem gadiem pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā]. Minētās pielāgotās summas stājas spēkā nākamā mēneša pirmajā dienā pēc publicēšanas.

11. pants

1. Līdz ... [trīs gadi pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas] un – pēc tam – ik pēc pieciem gadiem dalībvalstis apkopojošā veidā publicē ziņojumu par autoceļu nodevām un lietošanas maksām, kas iekasētas to teritorijā.
2. Saskaņā ar 1. punktu publicētajā ziņojumā iekļauj informāciju par:
 - a) to, kā ir attīstījusies maksas noteikšana par ceļu infrastruktūras lietošanu, proti, informāciju par autoceļu tīkliem un transportlīdzekļu kategorijām, kurām šāda maksa noteikta, arī par jebkādiem izņēmumiem, ievērojot 7., 7.c vai 7.gb pantu;
 - b) infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas diferenciaciju atkarībā no transportlīdzekļu kategorijas un lielas noslodzes transportlīdzekļa tipa;

- c) infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas diferenciaciju atkarībā no transportlīdzekļu vidiskā snieguma saskaņā ar 7.g, 7.ga vai 7.gb pantu;
- d) attiecīgā gadījumā infrastruktūras lietošanas maksas diferenciaciju piemēro atkarībā no diennakts laika un dienas vai sezonas tipa, ievērojot 7.g panta 1. punktu;
- e) maksu par ārējām izmaksām, kas iekasēta par katru transportlīdzekļa klases, ceļu kategorijas un laikposma kombināciju;
- f) vidējo svērto infrastruktūras lietošanas maksu un kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no infrastruktūras lietošanas maksas;
- g) kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no maksas par ārējām izmaksām;
- h) kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no maksas par satiksmes sastrēgumiem katrā konkrēta transportlīdzekļu kategorijā;
- i) kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no uzcenojumiem, un ceļa posmiem, kuros tie ir iekasēti;
- j) kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no autoceļu nodevām vai lietošanas maksām vai attiecīgā gadījumā – abām;

- k) to ieņēmumu izlietojumu, kas gūti, piemērojot šo direktīvu, un to, kā šie ieņēmumi ir ļāvuši dalībvalstij sasniegt 9. panta 2. punktā minētos mērķus, vai, ja šādus ieņēmumus piešķir vispārējam budžetam, informāciju par to izdevumu līmeni, kas piešķirti autotransporta infrastruktūrai un ilgtspējīga transporta projektiem; un
- l) to transportlīdzekļu īpatsvara izmaiņām uz maksas ceļiem, kas pieder dažādām emisiju klasēm.

Dalībvalstis, kas minēto informāciju dara publiski pieejamu tiešsaistē, var nolemt ziņojumu nesagatavot.";

22) pielikumus groza šādi:

- a) direktīvas 0., II, III, IIIa, IIIb un IV pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas pielikuma 1., 2., 3., 4., 5., un 7. punktu;
- b) šīs direktīvas pielikuma 6. un 8. punktā izklāstīto tekstu pievieno kā Direktīvas 1999/62/EK IIIc, V, VI un VII pielikumu.

2. pants

Grozījumi Direktīvā 1999/37/EK

Direktīvas 1999/37/EK I pielikumu groza šādi:

1) II.6(V.7) punktu aizstāj ar šādu:

"(V.7) CO₂ gramos uz kilometru (g/km) vai īpatnējās CO₂ emisijas – ja norādītas 49.5. pozīcijā lielas noslodzes transportlīdzekļu atbilstības sertifikātā, kas noteikts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683* VIII pielikuma papildinājumā* .

* Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2020/683 (2020. gada 15. aprīlis), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 attiecībā uz administratīvajām prasībām par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 163, 26.5.2020., 1. lpp.).";

2) pievieno šādu punktu:

"(V.10) lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju klase, kas noteikta pirmās reģistrācijas brīdī saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/62/EK*7.ga panta 2. punktu.

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

3. pants

Grozījums Direktīvā (ES) 2019/520

Direktīvas (ES) 2019/520 I pielikuma sadaļas "Datu elementi, ko sniedz saskaņā ar 23. panta 1. punktu veiktās automatizētās meklēšanas rezultātā" I daļā "Dati par transportlīdzekļiem" tabulu aizstāj ar šādu:

"I daļa. Dati par transportlīdzekļiem

Pozīcija	O/F ⁽¹⁾	Piezīmes
Reģistrācijas numurs	O	
Šasijas numurs/ Transportlīdzekļa identifikācijas numurs (<i>VIN</i>)	O	
Reģistrācijas dalībvalsts	O	
Marka	O	(D.1 ⁽²⁾) piem. <i>Ford, Opel, Renault</i>
Transportlīdzekļa modelis	O	(D.3) piem. <i>Focus, Astra, Megane</i>

Pozīcija	O/F ⁽¹⁾	Piezīmes
ES kategorijas kods	O	(J) piem., mopēdi, motocikli, viegie automobiļi
Euro emisiju klase	O	piem. Euro 4, Euro 6
CO ₂ emisiju klase	F	piemērojams lielas noslodzes transportlīdzekļiem
Reklasifikācijas datums	F	piemērojams lielas noslodzes transportlīdzekļiem
CO ₂ gramos uz tonnkilometru (g/tkm)	F	piemērojams lielas noslodzes transportlīdzekļiem
Transportlīdzekļa tehniski pieļaujamā maksimālā masa	O	

(1) O = obligāti, ja dati pieejami valsts reģistrā, F = fakultatīvi.

(2) Saskaņotais Savienības kods, sk. Direktīvu 1999/37/EK."

4. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz ... [divi gadi pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas].
Dalībvalstis nekavējoties dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

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

5. pants

Stāšanās spēkā

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

6. pants
Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

....

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs

PIELIKUMS

1) Direktīvas 1999/62/EK 0. pielikuma 3. punktā pievieno šādu tabulu:

"Euro VI emisiju robežvērtības

	Robežvērtības							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM masa (mg/kWh)	PM skaits (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Piezīme:

PI = dzirksteļaiždedze;

CI = kompresijaždedze.

⁽¹⁾ Pieļaujamo NO₂ sastāvdaļas līmeni NO_x robežvērtībā var noteikt vēlāk.";

2) Direktīvas 1999/62/EK II pielikumu aizstāj ar šādu:

"II PIELIKUMS

MAKSIMĀLĀS LIETOŠANAS MAKSU SUMMAS EURO, IESKAITOT 7.a PANTA
2. PUNKTĀ MINĒTĀS ADMINISTRATĪVĀS IZMAKSAS

Gadā

	Ne vairāk kā trīs asis	Ne mazāk kā četras asis
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Mēnesī, nedēļā un dienā

Maksimālās mēneša, nedēļas un dienas likmes nosaka proporcionāli infrastruktūras
izmantošanas ilgumam.";

3) Direktīvas 1999/62/EK III pielikumu groza šādi:

a) 2.1. punkta sesto ievilkumu aizstāj ar šādu:

"– Lielas noslodzes transportlīdzekļiem izmaksas sadala, ievērojot objektīvus un pārskatāmus kritērijus, ņemot vērā tīklā paredzamās lielas noslodzes transportlīdzekļu satiksmes īpatsvaru un ar to saistītās izmaksas. Lielas noslodzes transportlīdzekļu kilometrāžu šajā nolūkā drīkst koriģēt ar objektīvi pamatotiem "ekvivalences koeficientiem", piemēram, 4. punktā izklāstītajiem¹.";

b) 2.2. punkta otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

"– Šādas izmaksas sadala starp lielas noslodzes transportlīdzekļiem un pārējiem satiksmes dalībniekiem, pamatojoties uz to faktisko un prognozēto kilometrāžas daļu, un tās drīkst koriģēt ar objektīvi pamatotiem ekvivalences koeficientiem, piemēram, 4. punktā izklāstītajiem.";

c) 4. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

"4. Lielas noslodzes transportlīdzekļu satiksmes daļa, ekvivalences koeficienti un korekcijas mehānisms";

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

d) 4. punkta pirmo ievilkumu aizstāj ar šādu:

"– Autoceļu nodevas aprēķins balstīts uz lielas noslodzes transportlīdzekļu faktisko un prognozēto kilometrāžas daļu, kuru, ja nepieciešams, koriģē ar ekvivalences koeficientiem, lai pienācīgi ņemtu vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu lietošanai paredzētās infrastruktūras paaugstinātās izbūves un remonta izmaksas.";

4) Direktīvas 1999/62/EK IIIa pielikumu aizstāj ar šādu:

"IIIa PIELIKUMS

MINIMĀLĀS PRASĪBAS MAKSAS PAR ĀRĒJĀM IZMAKSĀM IEKASĒŠANAI

Šajā pielikumā ir ietvertas minimālās prasības, kas jāievēro, lai iekasētu maksu par ārējām izmaksām un attiecīgā gadījumā aprēķinātu maksimālo pieļaujamo maksu par ārējām izmaksām.

1. Attiecīgās ceļu tīkla daļas

Dalībvalstis nosaka precīzu sava ceļu tīkla daļu vai daļas, uz ko attiecas maksa par ārējām izmaksām.

Ja dalībvalsts plāno iekasēt maksu par ārējām izmaksām tikai tajā autoceļu tīkla daļā vai tajās daļās, ko veido šīs dalībvalsts daļa Eiropas ceļu tīklā un tā autoceļos, šo daļu vai daļas izvēlas pēc novērtējuma, kurā konstatē, ka maksas par ārējām izmaksām uzlikšana citām šādi veidota ceļu tīkla daļām varētu negatīvi ietekmēt vidi, sabiedrības veselību vai ceļu satiksmes drošību.

No ... [četri gadi pēc šīs grozās direktīvas spēkā stāšanās dienas] dalībvalsts, kas plāno neiekasēt maksu par ārējām izmaksām par gaisa piesārņojumu konkrētos savu maksas autoceļu tīkla posmos, arī izvēlas minētos posmus, pamatojoties uz šādu novērtējumu.

2. Transportlīdzekļi, ceļi un attiecīgais laiks

Ja dalībvalsts plāno piemērot tādu maksu par ārējām izmaksām, kas ir augstāka par IIIb vai IIIc pielikumā norādītajām atsauces vērtībām, tā paziņo Komisijai transportlīdzekļu klasifikāciju, saskaņā ar kuru tiek diferencēta maksa par ārējām izmaksām. Attiecīgā gadījumā dalībvalsts paziņo Komisijai to ceļu atrašanās vietu, uz kuriem piemēro lielāku maksu par ārējām izmaksām ("piepilsētas ceļi (tostarp autoceļi)"), un to ceļu atrašanās vietu, uz kuriem piemēro mazāku maksu par ārējām izmaksām ("starpilsētu ceļi (tostarp autoceļi)").

Attiecīgā gadījumā tā paziņo Komisijai arī precīzus laikposmus, kas atbilst nakts laikam un kad var piemērot lielāku maksu par ārējām ar troksni saistītām izmaksām, lai atspoguļotu lielākus trokšņa radītos traucējumus.

Klasificējot ceļus kā piepilsētas ceļus (tostarp autoceļus) un starppilsētu ceļus (tostarp autoceļus) un definējot laikposmus, par pamatu izmanto objektīvus kritērijus, kas saistīti ar piesārņojuma iedarbības līmeni uz ceļiem un to apkārtni, piemēram, iedzīvotāju blīvumu, gada vidējo gaisa piesārņojumu (jo īpaši ar PM₁₀ un NO₂), dienu skaitu (attiecībā uz PM₁₀) un stundu skaitu (attiecībā uz NO₂), kad tiek pārsniegtas saskaņā ar Direktīvu 2008/50/EK noteiktās robežvērtības. Izmantotos kritērijus iekļauj paziņojumā.

3. Maksas lielums

Šo iedaļu piemēro, ja dalībvalsts plāno piemērot tādu maksu par ārējām izmaksām, kas ir augstāka par IIIb vai IIIc pielikumā norādītajām atsaucēs vērtībām.

Dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde attiecīgi katrai transportlīdzekļu klasei, ceļu tipam un laikposmam nosaka vienotu konkrētu summu. Iegūtā tarififikācijas struktūra ir pārskatāma, publiskota un ir pieejama visiem lietotājiem ar vienādiem nosacījumiem. Publiskošanai būtu jānotiek laikus pirms īstenošanas. Lai saprastu, kā aprēķina dažādus ārējo izmaksu elementus, publisko visus vajadzīgos parametrus, datus un citu informāciju.

Nosakot maksu, dalībvalsts vai – attiecīgā gadījumā – neatkarīga iestāde ievēro efektīvas cenu noteikšanas principu, t. i., šī cena gandrīz līdzinās sociālajām robežizmaksām, ko rada transportlīdzekļi, kuriem piemēro maksu.

Šo maksu nosaka pēc tam, kad ir apsvērta satiksmes novirzīšanas iespējamība un cita nelabvēlīga ietekme uz ceļu satiksmes drošību, vidi un satiksmes sastrēgumiem, kā arī risinājumi, kā mazināt minētos apdraudējumus.

Dalībvalsts vai – attiecīgā gadījumā – neatkarīga iestāde pārbauda to, cik efektīvi tarifikācijas shēma mazina autotransporta radīto kaitējumu videi. Vajadzības gadījumā tā reizi divos gados tarifikācijas struktūru un konkrēto maksas summu, kas noteikta konkrētai transportlīdzekļu klasei, ceļu kategorijai un laikposmam, pielāgo transporta pieprasījuma un piedāvājuma izmaiņām.

4. Ārējo izmaksu elementi

4.1. Satiksmes radītā gaisa piesārņojuma izmaksas

Ja dalībvalsts plāno piemērot tādu maksu par ārējām izmaksām, kas ir augstāka par IIIb pielikumā norādītajām atsaucēs vērtībām, minētā dalībvalsts vai – attiecīgā gadījumā – neatkarīga iestāde iekasējamo maksu par satiksmes radīto gaisa piesārņojumu aprēķina, izmantojot šādu formulu:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

kur:

- PCV_{ij} = i klases transportlīdzekļa radīta gaisa piesārņojuma izmaksas uz j kategorijas ceļa (euro/transportlīdzeklis.kilometrs);
- EF_{ik} = piesārņojošās vielas k un i klases transportlīdzekļa emisiju apjoma koeficients (grams/transportlīdzeklis.kilometrs);
- PC_{jk} = piesārņojošās vielas k izmaksas naudas izteiksmē attiecībā uz j kategorijas ceļu (euro/grams).

Emisiju apjoma koeficienti ir tādi paši, kādus dalībvalstis izmanto, sagatavojot savus emisiju apjomu pārskatus, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2016/2284* (jāizmanto *EMEP/EEA* rokasgrāmata par gaisu piesārņojošo vielu emisiju apjomu pārskatiem**). Piesārņojošo vielu radītās izmaksas naudas izteiksmē aprēķina dalībvalsts vai – attiecīgā gadījumā – neatkarīga iestāde, kas minēta šīs direktīvas 7.c panta 2. punktā, izmantojot zinātniski pamatotas metodes.

Aprēķinot gaisa piesārņojuma izmaksu lielumu, dalībvalsts vai – attiecīgā gadījumā – neatkarīga iestāde var piemērot zinātniski pamatotas alternatīvas metodes, izmantojot gaisa piesārņojošo vielu mērījumu datus un gaisa piesārņojošo vielu naudas izmaksu vietējo lielumu.

4.2. Satiksmes radītā trokšņa piesārņojuma izmaksas

Ja dalībvalsts plāno piemērot tādu maksu par ārējām izmaksām, kas ir augstāka par IIIb pielikumā norādītajām atsauces vērtībām, minētā dalībvalsts vai – attiecīgā gadījumā – neatkarīga iestāde iekasējamo maksu par satiksmes radītā trokšņa piesārņojumu aprēķina, izmantojot šādu formulu:

$$\text{NCV}_j \text{ (dienā)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (diena)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (nakts)} = b \times \text{NCV}_j$$

kur:

- NCV_j = viena smagā kravas transportlīdzekļa radīta trokšņa piesārņojuma izmaksas uz j kategorijas ceļa (euro/transportlīdzeklis.kilometrs);
- NC_{jk} = trokšņa piesārņojuma izmaksas vienam cilvēkam, kas pakļauts k līmeņa trokšņa iedarbībai uz j kategorijas ceļa (euro/persona);
- POP_k = iedzīvotāji, kas pakļauti k līmeņa trokšņa ikdienas iedarbībai uz vienu kilometru (persona/kilometrs);

- WADT = vidējā svērtā dienas satiksmes plūsma (vieglā pasažieru automobiļa ekvivalents);
- a un b ir svēršanas koeficienti, ko dalībvalsts nosaka tā, lai iegūtā vidējā svērtā ceļa maksa par trokšņiem katram transportlīdzekļa kilometram atbilstu NCVj (dienā).

Satiksmes radītais trokšņa piesārņojums attiecas uz trokšņa ietekmi uz to iedzīvotāju veselību, kuri dzīvo ceļa tuvumā.

Datus par iedzīvotājiem, kuri pakļauti k līmeņa troksnim, iegūst no stratēģiskajām trokšņa kartēm, kas sagatavotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK^{***} 7. pantu, vai citiem līdzvērtīgiem datu avotiem.

Izmaksas uz vienu cilvēku, kas pakļauts k līmeņa troksnim, dalībvalsts vai – attiecīgā gadījumā – neatkarīga iestāde aplēš, izmantojot zinātniski pamatotas metodes.

Dienas vidējai svērtajai smago kravas transportlīdzekļu satiksmes plūsmai salīdzinājumā ar viegliem pasažieru automobiļiem piemēro ekvivalences koeficientu "e", kas atvasināts, pamatojoties uz trokšņa emisiju līmeņiem, ko rada vidējais vieglais pasažieru automobilis un vidējais smagais kravas transportlīdzeklis, un ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 540/2014^{****}.

Dalībvalsts vai – attiecīgā gadījumā – neatkarīga iestāde var noteikt diferencētas maksas par troksni, lai atlīdzinātu klusāku transportlīdzekļu izmantojumu, ar nosacījumu, ka tas nediskriminē ārzemju transportlīdzekļus.

4.3. Satiksmes radītu CO₂ emisiju izmaksas

Ja dalībvalsts plāno piemērot augstākas ārējās izmaksas saistībā ar CO₂ emisijām nekā IIIc pielikumā noteiktās atsauces vērtības, šī dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde aprēķina iekasējamo maksu, kas balstīta uz zinātniskiem pierādījumiem, izmantojot izvairīšanās izmaksu pieeju un ņemot vērā un izskaidrojot jo īpaši šādus aspektus:

- a) emisiju mērķrādītāja līmeņa izvēli;
- b) mazināšanas iespēju aplēsi;
- c) atsauces scenārija aplēsi;
- d) riska un zaudējumu novēršanu;
- e) kapitāla svērumu.

Vismaz sešus mēnešus pirms šādu ārējo izmaksu saistībā ar CO₂ emisijām
ieviešanas dalībvalstis par to paziņo Komisijai.

-
- * Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/2284 (2016. gada 14. decembris) par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu un ar ko groza Direktīvu 2003/35/EK un atceļ Direktīvu 2001/81/EK (OV L 344, 17.12.2016., 1. lpp.);
 - ** Eiropas Vides aģentūras metodoloģija: EMEP/EEA rokasgrāmata par gaisu piesārņojošo vielu emisiju pārskatu 2019. gadam – Tehniski norādījumi valstu emisiju pārskatu sagatavošanā (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>);
 - *** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.);
 - **** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 540/2014 (2014. gada 16. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni un rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmām, un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 70/157/EEK (OV L 158, 27.5.2014., 131. lpp.)."

5) Direktīvas 1999/62/EK IIIb pielikumu aizstāj ar šādu:

"IIIb PIELIKUMS

MAKSAS PAR ĀRĒJĀM IZMAKSĀM ATSAUCES VĒRTĪBAS

Šis pielikums nosaka maksas par ārējām izmaksām atsaucēs vērtības, tostarp attiecībā uz gaisa piesārņojuma un trokšņa radītām izmaksām.

1. tabula

Maksas par ārējām izmaksām atsaucēs vērtības smagajiem kravas transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļa klase	Cents/transportlīdzekļa kilometrs	Piepilsētas ⁽¹⁾	Starppilsētu ⁽²⁾
Smagie kravas transportlīdzekļi ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu, kas ir mazāka par 12 tonnām, vai ar divām asīm	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā Euro VI klases transportlīdzekļi, tostarp bezemisiju transportlīdzekļi	2,0	0,3

Transportlīdzekļa klase	Cents/transportlīdzekļa kilometrs	Piepilsētas ⁽¹⁾	Starppilsētu ⁽²⁾
Smagie kravas transportlīdzekļi ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 12 līdz 18 tonnām vai ar trim asīm	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā Euro VI klases transportlīdzekļi, tostarp bezemisiju transportlīdzekļi	2,3	0,3
Smagie kravas transportlīdzekļi ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 18 līdz 32 tonnām vai ar četrām asīm	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā Euro VI klases transportlīdzekļi, tostarp bezemisiju transportlīdzekļi	2,5	0,3

Transportlīdzekļa klase	Cents/transportlīdzekļa kilometrs	Piepilsētas ⁽¹⁾	Starppilsētu ⁽²⁾
Smagie kravas transportlīdzekļi ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu virs 32 tonnām vai ar piecām vai vairāk asīm	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā Euro VI klases transportlīdzekļi, tostarp bezemisiju transportlīdzekļi	2,8	0,3

(1) "Piepilsētas" teritorijas ir tās, kurās iedzīvotāju blīvums ir no 150 līdz 900 iedzīvotājiem uz vienu km² (vidējais iedzīvotāju blīvums 300 iedzīvotāji/km²).

(2) "Starppilsētu" teritorijas ir tās, kurās iedzīvotāju blīvums ir mazāks par 150 iedzīvotājiem uz vienu km².

Kalnu apgabalos un ap aglomerācijām 1. tabulā norādītās vērtības var reizināt ar koeficientu, kas nav lielāks par 2, ciktāl tas ir pamatoti, ņemot vērā mazāku izkliedi, ceļu kritumu un augstuma vai temperatūras maiņu. Ja pastāv zinātniski pierādījumi, ka kalnu apgabaliem un aglomerācijām ir jāpiemēro lielāks koeficients, šo standarta vērtību var palielināt, sniedzot detalizētu pamatojumu.";

6) Direktīvai 1999/62/EK pievieno šādu pielikumu:

"IIIc PIELIKUMS

ATSAUCES VĒRTĪBAS MAKSAI PAR ĀRĒJĀM IZMAKSĀM SAISTĪBĀ AR CO₂ EMISIJĀM

Šis pielikums nosaka maksas par ārējām izmaksām atsaucēs vērtības, ņemot vērā CO₂ emisiju radītās izmaksas.

1. tabula

Atsaucēs vērtības maksai par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām smagajiem kravas transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļa klase		Cents/transportlīdzekļa kilometrs	Starppilsētu ceļi (tostarp autoceļi)
Smagie kravas transportlīdzekļi ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu, kas ir mazāka par 12 tonnām, vai ar divām asīm	CO ₂ emisiju 1. klase	Euro 0	4,5
		Euro I	4,0
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	
		Euro V	
	Euro VI		
	CO ₂ emisiju 2. klase		3,8
	CO ₂ emisiju 3. klase		3,6
	Mazemisiju transportlīdzeklis		2,0
	Bezemisiju transportlīdzeklis		0

Transportlīdzekļa klase		Cents/transportlīdzekļa kilometrs	Starppilsētu ceļi (tostarp autoceļi)	
Smagie kravas transportlīdzekļi ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 12 līdz 18 tonnām vai ar trim asīm	CO ₂ emisiju 1. klase	Euro 0	6,0	
		Euro I	5,2	
		Euro II		
		Euro III		
		Euro IV	5,0	
	Euro V			
	Euro VI			
	CO ₂ emisiju 2. klase			4,8
CO ₂ emisiju 3. klase			4,5	
Mazemisiju transportlīdzeklis			2,5	
Bezemisiju transportlīdzeklis			0	
Smagie kravas transportlīdzekļi ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 18 līdz 32 tonnām vai ar četrām asīm	CO ₂ emisiju 1. klase	Euro 0	7,9	
		Euro I	6,9	
		Euro II		
		Euro III		
		Euro IV	6,7	
		Euro V		
		Euro VI		
	CO ₂ emisiju 2. klase			6,4
	CO ₂ emisiju 3. klase			6,0
	Mazemisiju transportlīdzeklis			3,4
	Bezemisiju transportlīdzeklis			0

Transportlīdzekļa klase		Cents/transportlīdzekļa kilometrs	Starppilsētu ceļi (tostarp autoceļi)
Smagie kravas transportlīdzekļi ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu virs 32 tonnām vai ar piecām vai vairāk asīm	CO ₂ emisiju 1. klase	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	
		Euro VI	
	CO ₂ emisiju 2. klase		7,6
	CO ₂ emisiju 3. klase		7,2
	Mazemisiju transportlīdzeklis		4,0
	Bezemisiju transportlīdzeklis		0

”;

- 7) Direktīvas 1999/62/EK IV pielikumā tabulu "Transportlīdzekļu kombinācijas (posmaini transportlīdzekļi un autovilcieni)" aizstāj ar šādu:

"Transportlīdzekļu kombinācijas (sakabināti transportlīdzekļi un autovilcieni)

Dzenošās ass ar pneimatisko vai par līdzvērtīgu atzītu balstiekārtu		Citas dzenošās ass balstiekārtu sistēmas		Bojājumu klase
Asu skaits un tehniski pieļaujamā maksimālā masa (tonnās)		Asu skaits un tehniski pieļaujamā maksimālā masa (tonnās)		
Ne mazāka par	Mazāka par	Ne mazāka par	Mazāka par	
2 + 1 ass				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	

Dzenošās asis ar pneimatisko vai par līdzvērtīgu atzītu balstiekārtu		Citas dzenošās ass balstiekārtu sistēmas		Bojājumu klase
Asu skaits un tehniski pieļaujamā maksimālā masa (tonnās)		Asu skaits un tehniski pieļaujamā maksimālā masa (tonnās)		
Ne mazāka par	Mazāka par	Ne mazāka par	Mazāka par	
2 + 2 asis				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 asis				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 asis				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 asis				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III

Dzenošās asis ar pneimatisko vai par līdzvērtīgu atzītu balstiekārtu		Citas dzenošās ass balstiekārtu sistēmas		Bojājumu klase
Asu skaits un tehniski pieļaujamā maksimālā masa (tonnās)		Asu skaits un tehniski pieļaujamā maksimālā masa (tonnās)		
Ne mazāka par	Mazāka par	Ne mazāka par	Mazāka par	
3 + 2 asis				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 asis				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 asis				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Vismaz 8 asis				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III

”;

8) Direktīvai 1999/62/EK pievieno šādus pielikumus:

"V PIELIKUMS

MINIMĀLĀS PRASĪBAS MAKSAS PAR SATIKSMES SASTRĒGUMIEM
IEKASĒŠANAI

Šis pielikums nosaka minimālās prasības maksas par satiksmes sastrēgumu iekasēšanai.

1. Tīkla daļas, kurās piemēro maksu par satiksmes sastrēgumiem, attiecīgie transportlīdzekļi un laikposmi

Dalībvalstis precīzi norāda:

- a) tīkla daļu vai daļas, kas sastāv no to daļas Eiropas ceļu tīklā un šo valstu autoceļiem, kas minēti 7. panta 1. punktā, kur iekasējama maksa par satiksmes sastrēgumiem saskaņā ar 7.da panta 1. un 3. punktu;
- b) to tīkla posmu klasifikāciju par "metropoles" un "nemetropoles" ceļiem, kur iekasējama maksa par satiksmes sastrēgumiem. Dalībvalstis izmanto 1. tabulā minētos kritērijus, lai noteiktu katra ceļu posma klasifikāciju.

1. tabula

Kritēriji a) apakšpunktā minētajai tīkla ceļu klasificēšanai par "metropoles" un "nemetropoles" ceļiem

Ceļa kategorija	Klasificēšanas kritērijs
"metropoles" ceļš	Tīkla posmi aglomerācijās ar 250 000 vai vairāk iedzīvotājiem
"nemetropoles" ceļš	Tīkla posmi, kas netiek klasificēti kā "metropoles" ceļi

- c) laikposmus, kad šo maksu piemēro katrā atsevišķajā posmā. Ja visā periodā, kad ir noteikta maksa, piemēro diferencētus maksas līmeņus, dalībvalstis nepārprotami norāda katra laikposma, kurā piemēro konkrētu maksu, sākumu un beigas.

Dalībvalstis izmanto 2. tabulā minētos ekvivalences koeficientus, lai noteiktu maksas līmeņa proporciju dažādām transportlīdzekļu kategorijām.

2. tabula

Ekvivalences koeficienti, kas izmantojami, nosakot maksas par satiksmes sastrēgumiem līmeņa proporciju dažādām transportlīdzekļu kategorijām

Transportlīdzekļa kategorija	Ekvivalences koeficients
Mazas noslodzes transportlīdzekļi	1
Atsevišķie smagie kravas transportlīdzekļi	1,9
Autobusi un tālsatiksmes autobusi	2,5
Sakabinātie smagie kravas transportlīdzekļi	2,9

2. Maksas lielums

Katrai transportlīdzekļu kategorijai, ceļa posmam un laikposmam dalībvalsts vai – attiecīgā gadījumā – neatkarīga iestāde nosaka vienotu konkrētu summu, kas veidota saskaņā ar šā pielikuma 1. iedaļas noteikumiem, ņemot vērā attiecīgo atsauces vērtību, kas noteikta VI pielikuma tabulā. Iegūtā tarifikācijas struktūra ir pārskatāma, publiskota un ir pieejama visiem lietotājiem ar vienādiem nosacījumiem.

Pirms maksas par satiksmes sastrēgumiem ieviešanas dalībvalsts laikus publicē visu šādu informāciju:

- a) visus parametrus, datus un citu informāciju, kas nepieciešama, lai izprastu, kā ir veidota ceļu un transportlīdzekļu klasifikācija un noteikti maksas piemērošanas laikposmi;
- b) pilnīgu aprakstu par maksu par satiksmes sastrēgumiem, ko piemēro katrai transportlīdzekļu kategorijai katrā ceļa posmā un katrā laikposmā.

Dalībvalstis dara Komisijai pieejamu visu informāciju, kas publiskojama saskaņā ar a) un b) apakšpunktu.

Šo maksu nosaka tikai pēc tam, kad ir apsvērti satiksmes novirzīšanas riski un cita nelabvēlīgā ietekme uz ceļu satiksmes drošību, vidi un satiksmes sastrēgumiem, kā arī risinājumi šo risku samazināšanai.

Ja dalībvalsts plāno piemērot tādu maksu par satiksmes sastrēgumiem, kas ir augstāka par VI pielikuma tabulā noteiktajām atsauces vērtībām, tā paziņo Komisijai:

- i) to ceļu atrašanās vietu, kuriem piemēro maksu par satiksmes sastrēgumiem;

- ii) ceļu klasifikāciju ("metropoles" un "nemetropoles" ceļi), kā norādīts 1. iedaļas b) punktā;
- iii) laikposmus, kad maksu piemēro, kā norādīts 1. iedaļas c) punktā;
- iv) jebkādu daļēju vai pilnīgu atbrīvojumu, ko piemēro mikroautobusiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem.

3. Uzraudzība

Dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde pārrauga to, cik efektīvi šī tarifkācijas shēma samazina satiksmes sastrēgumus. Vajadzības gadījumā tā reizi trīs gados maksas struktūru, iekasēšanas laikposmus un konkrēto maksas summu, kas noteikta katrai transportlīdzekļu kategorijai, ceļu kategorijai un laikposmam, pielāgo transporta pieprasījuma un piedāvājuma izmaiņām.

VI PIELIKUMS

MAKSAS PAR SATIKSMES SASTRĒGUMIEM ATSAUCES VĒRTĪBAS

Šis pielikums nosaka maksas par satiksmes sastrēgumiem atsaucēs vērtības.

Turpmāk tabulā norādītās atsauces vērtības ir piemērojamas mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Maksu par satiksmes sastrēgumiem citām transportlīdzekļu kategorijām nosaka, reizinot mazas noslodzes transportlīdzekļiem piemērojamo maksu ar ekvivalences koeficientiem, kas minēti V pielikuma tabulā.

Tabula

Maksas par satiksmes sastrēgumiem atsauces vērtības mazas noslodzes transportlīdzekļiem

Cents/transportlīdzekļa kilometrs	"Metropoles" ceļš	"Nemetropoles" ceļš
Autoceļi	25,9	23,7
Galvenie ceļi	61,0	41,5

VII PIELIKUMS

EMISIJU STANDARTI

Šajā pielikumā ir noteikti emisiju standarti attiecībā uz piesārņojošām vielām, pēc kurām saskaņā ar 7.gb panta 1. punkta b) apakšpunktu diferencē autoceļu nodevas un lietošanas maksas.

Tabula

Emisiju standartu kritēriji mazas noslodzes transportlīdzekļiem attiecībā uz piesārņojošām vielām

Ceļu nodevas un lietošanas maksa	5–15 % mazāk par augstāko likmi	15–25 % mazāk par augstāko likmi	25–35 % mazāk par augstāko likmi	Līdz 75 % mazāk par augstāko likmi
Emisiju standarti	Euro-6d-temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	Deklarētās maksimālās piesārņojošu vielu emisiju vērtības reālos braukšanas apstākļos ^{##} < 80 % no piemērojamām emisijas robežvērtībām	Bezemisiju transportlīdzekļi

[#] pozīciju "x" var atstāt tukšu, vai aizvietot ar kādu no turpmāk norādītā – EVAP, EVAP-ISC, ISC vai ISC-FCM

^{##} gan attiecībā uz NO_x, gan uz PN, kā norādīts transportlīdzekļa atbilstības sertifikāta 48.2. punktā, Komisijas Īstenošanas Regulas (ES) 2020/683* VIII pielikuma papildinājumā.

* Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2020/683 (2020. gada 15. aprīlis), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 attiecībā uz administratīvajām prasībām par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 163, 26.5.2020., 1. lpp.)."