



Briselē, 2025. gada 27. jūnijā
(OR. en)

10936/25

Starpiestāžu lieta:
2025/0188 (COD)

TRANS 267
ENV 605
FIN 785

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2025. gada 27. jūnijs

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretāre *Thérèse BLANCHET*

Temats: Priekšlikums
EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
ar ko Direktīvu 1999/62/EK groza, pagarinot laikposmu, kurā bezemisiju
lielas noslodzes transportlīdzekļi var gūt labumu no ievērojami
samazinātām infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas
likmēm vai atbrīvojumiem no to maksāšanas

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2025) 348 final.

Pielikumā: COM(2025) 348 final



Briselē, 27.6.2025.
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko Direktīvu 1999/62/EK groza, pagarinot laikposmu, kurā bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi var gūt labumu no ievērojami samazinātām infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas likmēm vai atbrīvojumiem no to maksāšanas

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Konkurētspējas kompasa¹ virza Komisijas ekonomikas politiku pašreizējā pilnvaru termiņā. Tā pamatā ir Eiropadomes Budapeštas deklarācija² un Eiropas uzņēmēju un arodbiedrību pārstāvju Antverpenes deklarācija³. Konkurētspējas kompasa *kopīgs dekarbonizācijas un konkurētspējas ceļvedis* ir noteikts par vienu no trim pārmaiņu imperatīviem konkurētspējas veicināšanai.

Šis imperatīvs ir sīkāk izstrādāts tīras rūpniecības kursā⁴. Tā mērķis ir stiprināt ES konkurētspēju, vienlaikus turpinot virzību uz klimatneitralitātes sasniegšanu. Galvenā uzmanība ir pievērsta tam, lai uzņēmumiem sniegtu atbalstu un radītu piemērotus apstākļus šā mērķa sasniegšanai. Tā mērķis ir arī palielināt ES ekonomisko un enerģētisko drošību, samazinot atkarību no importētas fosilās degvielas un kurināmā un palielinot tās enerģijas daļu, kas ES tiek ražota dekarbonizētā veidā.

Konkurētspējas kompasa un tīras rūpniecības kursā īpaša uzmanība ir pievērsta autobūves nozarei. Šajā nozarē notiek dziļa un transformatīva pārveide, ko virza tādas tehnoloģiskas pārmaiņas kā digitalizācija un dekarbonizācija. Paturot to prātā, Komisija ir pieņēmusi Eiropas rūpniecības politikas rīcības plānu autobūves nozarei⁵.

Šajās trīs stratēģijās dekarbonizācija ir atzīta par spēcīgu izaugsmes virzītājspēku un ierosināti konkrēti pasākumi, kas ES rūpniecības nozarēm nodrošinātu pārliedzinošu ekonomisko pamatojumu tīrai ražošanai. Rīcības plānā ir ietverti konkrēti stimuli, kuru mērķis ir veicināt bezemisiju transportlīdzekļu, arī lielas noslodzes transportlīdzekļu, ieviešanu.

2022. gadā lielas noslodzes autopārvadājumu nozare radīja 27,5 % no autotransporta CO₂ emisijām⁶, neraugoties uz to, ka lielas noslodzes transportlīdzekļi veidoja tikai 2,4 % no autoparka⁷. CO₂ emisijas lielas noslodzes autopārvadājumu nozarē veidoja vairāk nekā 6,9 % no visām emisijām Eiropas Savienībā un bija par 20 % lielākas nekā 1995. gadā.

Kravu autopārvadājumi ir grūti dekarbonizējama nozare, un tas nozīmē, ka šīs nozares emisiju samazināšanas izmaksas ir augstākas nekā citās ekonomikas nozarēs. Turklāt kravu autopārvadājumu pakalpojumu tirgū valda ļoti liela konkurence, un tam ir raksturīga zema peļņas norma, kas savukārt ierobežo ieguldījumus dārgās emisiju samazināšanas tehnoloģijās, piemēram, bezemisiju transportlīdzekļos.

¹ COM(2025) 30 final.

² <https://www.consilium.europa.eu/lv/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/>.

³ <https://antwerp-declaration.eu/>.

⁴ COM(2025) 85 final.

⁵ COM(2025) 95 final.

⁶ Lielas noslodzes autopārvadājumu nozares CO₂ emisijas laikposmā no 1995. līdz 2022. gadam palielinājās par 20 %, bet satiksmes apjoms tajā pašā laikposmā palielinājās par 70 %. Efektīvāki transportlīdzekļi tādējādi ļāva panākt CO₂ emisiju relatīvu samazinājumu, tomēr, satiksmes apjomam pieaugot, ar šo uzlabojumu neizdevās sasniegt CO₂ emisiju absolūtu samazinājumu. Salīdzinājumam jāatzīmē, ka vieglo automobiļu CO₂ emisijas un satiksmes apjoms tajā pašā laikposmā palielinājās attiecīgi par 9 % un 24 %. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

⁷ https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

Lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāju inovācijas rezultātā pēdējos gados ir ieviesti bezemisiju modeļi, kas aptver visus lietojumgadījumus, arī tālsatiksmes pārvadājumus⁸. Kopš 2019. gada šo transportlīdzekļu ieviešana ir ievērojami palielinājusies⁹. 2024. gadā 3,9 % no visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem bija bezemisiju transportlīdzekļi¹⁰, to vidū 1,2 % jaunu smago kravas transportlīdzekļu, kas sver vairāk nekā 12 tonnas. Tomēr bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparkā joprojām ir ārkārtīgi zems¹¹.

2025. gada CO₂ samazinājuma mērķrādītāju lielas noslodzes transportlīdzekļiem, proti, 15 % samazinājumu salīdzinājumā ar 2019. gada vērtībām¹², ir iespējams sasniegt, uzlabojot parasto transportlīdzekļu efektivitāti, taču bezemisiju transportlīdzekļu ieviešana ir strauji jāpalielina, lai sasniegtu turpmākos mērķrādītājus¹³. Tomēr sākotnējais ieguldījums bezemisiju transportlīdzekļa iegādei ir aptuveni 2,5 reizes lielāks nekā līdzvērtīgu parasto transportlīdzekļu izmaksas¹⁴, un tas joprojām ir viens no galvenajiem šķēršļiem bezemisiju transportlīdzekļu plašākai ieviešanai.

Atšķirībā no vieglo automobiļu tirgus lielas noslodzes transportlīdzekļu tirgus ir starpuzņēmumu tirgus. Ieguldījumu izvēles pamatā ir transportlīdzekļa izmaksas visā tā darbūmūžā. Tās dēvē par īpašuma kopējām izmaksām (ĪKI)¹⁵. Lielas noslodzes transportlīdzekļu tirgus ir jutīgs pret cenām. Tas nozīmē, ka pārvadātāju lēmumu par pirkumu, ieguldīt jaunā transportlīdzeklī, visticamāk, pamatos transportlīdzekļa ĪKI. Citiem vārdiem sakot, pārvadātājiem būs ekonomisks pamatojums ieguldīt bezemisiju transportlīdzeklī tad,

⁸ Sk. Komisijas Paziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par lielas noslodzes transportlīdzekļu tehnoloģiju un tirgus gatavību (COM(2025)260). Sk. arī esošo bezemisiju modeļu sarakstu dokumentā, kas pieejams šīs tīmekļa lapas apakšdaļā: <https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/>.

⁹ Salīdzinājumā ar 2019. gadu 2024. gadā tika pārdots 40 reizes vairāk bezemisiju smago kravas transportlīdzekļu, kas sver vairāk nekā 12 tonnas, 6,5 reizes vairāk bezemisiju smago kravas transportlīdzekļu, kas sver mazāk nekā 12 tonnas, bet vairāk nekā 3,5 tonnas, un 4 reizes vairāk bezemisiju autobusu. Bezemisiju transportlīdzekļu pārdošanas rādītāji 2024. gadā bija šādi: 3400 smagie kravas transportlīdzekļi, kas sver vairāk nekā 12 tonnas (aptuveni 1,2 % no jaunreģistrēto transportlīdzekļu skaita), 4800 smagie kravas transportlīdzekļi, kas sver mazāk nekā 12 tonnas, bet vairāk nekā 3,5 tonnas (10 %), un 6000 autobusi (17 %). <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹⁰ <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹¹ Baterijas smagie kravas elektrotansportlīdzekļi (t. i., transportlīdzekļi, kas sver vairāk nekā 3,5 tonnas) 2023. gadā veidoja 0,1 % no ES autoparka (Dānijā bija vislielākais īpatsvars, proti, 1 %). Elektriskie bateriju autobusi veidoja 2,5 % no autoparka (Nīderlandē bija vislielākais īpatsvars, proti, 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

¹² Emisiju samazināšanas mērķrādītāji lielas noslodzes autopārvadājumu nozarei ir noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 20. jūnija Regulā (ES) 2019/1242 par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Sk. iedaļu "Saskanība ar citām Savienības politikas jomām".

¹³ Ražotāji norādīja, ka ir paredzams, ka aptuveni katrs trešais jaunais lielas noslodzes transportlīdzeklis 2030. gadā būs bezemisiju transportlīdzeklis. Sk. COM(2025)260 un attiecīgo atbalsta pētījumu: "Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs" ("Tirgus gatavības analīze. Ar alternatīvu degvielu darbināmu lielas noslodzes transportlīdzekļu paredzamā ieviešana līdz 2030. gadam un to attiecīgās infrastruktūras vajadzības"), <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/>.

¹⁴ Ar dažādām tehnoloģijām darbināmu kravas automobiļu mazumtirdzniecības cenu salīdzinājums ir pieejams C papildinājumā šim pētījumam: <https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>.

¹⁵ Transportlīdzekļa ĪKI ir summa, ko veido sākotnējās iegādes izmaksas un transportlīdzekļa ekspluatācijas izmaksas tā lietderīgās lietošanas laikā (degviela, apkope, nodokļi, ceļu lietošanas maksa un apdrošināšana).

kad tā izmaksas kļūs zemākas nekā ar fosilo degvielu darbināma parastā transportlīdzekļa izmaksas.

Diferencēta ceļu lietošanas maksa var samazināt bezemisiju transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas un attiecīgi arī to ĪKI. Tādējādi tā var palīdzēt veidot pārliecinošāku ekonomisko pamatojumu ieguldījumiem šajos transportlīdzekļos.

Direktīva (ES) 2022/362¹⁶ deva iespēju noteikt ceļu lietošanas maksu¹⁷, pamatojoties uz CO₂ emisijām. Ar Direktīvu (ES) 2022/362 tika grozīta Direktīva 1999/62/EK¹⁸, citu izmaiņu starpā paredzot infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas diferenciaciju (veicinot tīrāku transportlīdzekļu ieviešanu) un/vai CO₂ ārējo izmaksu internalizāciju (sodot transportlīdzekļus, kuri piesārņo vairāk). Abi pasākumi samazina atšķirību starp parasto transportlīdzekļu ĪKI un bezemisiju transportlīdzekļu ĪKI.

Ceļu lietošanas maksas diferenciaciju veido infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas samazinājums par 50 % līdz 75 % bezemisiju transportlīdzekļiem¹⁹. Maksa par ārējām izmaksām satiksmes radītu CO₂ emisiju ārējās izmaksas pievieno infrastruktūras lietošanas maksai. Direktīva nosaka šīs maksas atsaucē vērtības, pamatojoties uz CO₂ cenu 100 EUR par emitēto CO₂ tonnu²⁰.

Direktīva vēl vairāk stiprina šos abus mehānismus, atļaujot dalībvalstīm līdz 2025. gada 31. decembrim noteikt ievērojami samazinātas likmes vai pat piešķirt pilnīgu atbrīvojumu no infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas bezemisiju transportlīdzekļiem²¹. Tā arī atļauj dalībvalstīm piemērot augstāku maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radītām CO₂ emisijām, tomēr nepārsniedzot direktīvā dotās atsaucē vērtības vairāk nekā divkārtīgi²².

Tiek lēsts, ka monetārais atbalsts dalībvalstī, kas pilnībā izmanto šos noteikumus, lai stimulētu pārvadātāju ieguldīt bezemisiju mehāniskajā transportlīdzeklī, kas var svērt līdz 40 tonnām, pirmajā ekspluatācijas gadā sasniedz pat 45 000 EUR²³. Mazāki transportlīdzekļi saņem

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362 (2022. gada 24. februāris), ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem (OV L 69, 4.3.2022., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

¹⁷ Termins “ceļu lietošanas maksa” ietver autoceļu nodevas un lietošanas maksas. Autoceļu nodevas dēvē arī par attālumam piesaistītām maksām un lietošanas maksas dēvē arī par laikam piesaistītām maksām vai vinjetēm. Autoceļu nodeva Direktīvas 1999/62/EK 2. panta 1. punkta 7. apakšpunktā ir definēta kā summa, ko veido vismaz viens no šiem trim elementiem: infrastruktūras lietošanas maksa, maksa par ārējām izmaksām un maksa par satiksmes sastrēgumiem. Lietošanas maksa tās pašas direktīvas 2. panta 1. punkta 16. apakšpunktā ir definēta kā noteikta apmēra maksājums, kas transportlīdzeklī dod tiesības konkrētu laikposmu izmantot noteiktu ceļu infrastruktūru.

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par ceļu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

¹⁹ Direktīvas 1999/62/EK 7. ga panta 3. punkta d) apakšpunkts.

²⁰ Direktīvas 1999/62/EK 7. c panta 1. punkts un IIIc pielikums. Kā izskaidrots paskaidrojuma rakstā priekšlikumam, kas kļuva par Direktīvu (ES) 2022/362 (COM(2017) 275 final), direktīvas pielikumos iekļauto vērtību pamatā ir Rokasgrāmata par transporta ārējām izmaksām. IIIc pielikumā norādītās vērtības ir aprēķinātas, pamatojoties uz skaitļiem, kas norādīti 24. tabulā pētījumā, kurš pieejams: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en>.

²¹ Direktīvas 1999/62/EK 7. ga panta 1. punkta piektā daļa.

²² Direktīvas 1999/62/EK 7. cb panta 1. punkts.

²³ https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

mazāku atbalstu. Dažos lietojumgadījumos direktīva palīdz panākt izmaksu paritāti starp bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem un parastajiem transportlīdzekļiem²⁴.

Šo noteikumu transponēšana valstu tiesību aktos bija jāpabeidz līdz 2024. gada 25. martam. Iespēja piemērot ievērojami samazinātas likmes bezemisiju transportlīdzekļiem vai atbrīvot tos no infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas beidzas 2025. gada 31. decembrī. Ar šo laikposmu nepietiek, lai pietiekami stimulētu pieprasījumu pēc jauniem bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Tāpēc Komisija ierosina pagarināt šā atbrīvojuma piemērojamību. Lai palīdzētu Eiropas ražotājiem sasniegt mērķrādītāju 2030. gada pārskata periodā par 43 % samazināt jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijas (kā noteikts Regulā (ES) 2019/1242), Komisija ierosina atbrīvojumu pagarināt līdz 2030. gada pārskata perioda beigām, proti, līdz 2031. gada 30. jūnijam. Šīs izmaiņas nodrošinātu tiesiskā regulējuma konsekveni.

Pašreizējā atbrīvojuma termiņš beigsies 2025. gada 31. decembrī, un valstu iestādēm pašlaik ierosinātās direktīvas noteikumi būtu jātransponē valsts tiesību aktos. Tāpēc Komisija aicina Eiropas Parlamentu un Padomi apsvērt iespēju paātrināt šā priekšlikuma pieņemšanu.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Šis priekšlikums pagarinātu nesen ieviestu spēkā esošu noteikumu, tāpēc tas atbilst spēkā esošajam ceļu lietošanas maksas politikas satvaram. Kur šis noteikums ir īstenots, tas labvēlīgi ietekmējis bezemisiju transportlīdzekļu ekonomiskā pamatojuma veidošanu. Atbrīvojums no infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas papildina maksas piemērošanu par ārējām izmaksām, jo abi pasākumi samazina atšķirību starp bezemisiju transportlīdzekļu un parasto transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksām un tādējādi arī to ĪKI. Tāpēc abi pasākumi ir svarīgi nolūkā stiprināt ekonomisko pamatojumu ieguldījumiem bezemisiju transportlīdzekļos.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šis priekšlikums pagarina pasākumu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu tirgus pieprasījuma pusē, lai paātrinātu to ieviešanu. Tas tādējādi papildina CO₂ emisiju standartus, kas noteikti Lielas noslodzes transportlīdzekļu **regulā**²⁵, kura darbojas jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu tirgus piedāvājuma pusē un kurā ražotājiem noteikts 43 % CO₂ samazinājuma mērķrādītājs, kas jāpanāk līdz 2030. gadam (un pēc tam augstāki mērķrādītāji – līdz 2040. gadam). Ražotāji var sasniegt šos mērķrādītājus, i) uzlabojot parasto transportlīdzekļu efektivitāti un/vai ii) palielinot tirgū laisto bezemisiju transportlīdzekļu skaitu. Šis priekšlikums palīdz ražotājiem paātrināt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu.

Oglekļa izmaksu internalizācija, palielinot parasto transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas, samazina ĪKI atšķirību starp tīrākiem transportlīdzekļiem un piesārņojošākiem transportlīdzekļiem. Direktīva 1999/62/EK oglekļa izmaksas internalizē, nosakot maksu par ārējām izmaksām. No 2027. gada autotransporta emisijas aptvers arī **Direktīvā 2003/87/EK**

²⁴ <https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024> un <https://www.youtube.com/watch?v=ktanEN7do6pA>.

²⁵ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

(ETS2)²⁶ noteiktā emisijas kvotu tirdzniecības sistēma. Par abu minēto pasākumu konsekvenci Komisija sagatavos ziņojumu, ko iesniegs līdz 2027. gadam saskaņā ar Direktīvas 1999/62/EK 7.cb panta 4. punktu un 7.ga panta 8. punktu. Novērtējumā tiks aplūkots arī **enerģētikas nodokļa** ietekme uz oglekļa cenas noteikšanu, kā to reglamentē **Padomes Direktīva 2003/96/EK**²⁷.

Uzlādes infrastruktūra ir bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ātrāku ieviešanu veicinošs nosacījums. Nesen pārskatītajā **TEN-T regulā**²⁸ un **Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulā**²⁹ ir noteikti mērķrādītāji uzlādes un ūdeņraža uzpildes staciju ieviešanai, tostarp konkrēti mērķrādītāji lielas noslodzes transportam. Turklāt ES rūpniecības politikas rīcības plānā autobūves nozarei ir norādīts, ka Komisija pievērsīsies **Eiropas tīra transporta koridoriem**, lai paātrinātu lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes mezglu ieviešanu. Tajā arī norādīts, ka vēl citi priekšlikumi tiks ietverti gaidāmajā **ilgtspējīga transporta investīciju plānā**.

Lai samazinātu CO₂ emisijas, ir ļoti svarīgi pāriet no fosilajām degvielām uz atjaunīgajiem energoresursiem. Atjaunīgo energoresursu enerģija 2023. gadā kļuva par galveno elektroenerģijas ražošanas avotu ES³⁰. Tomēr šīs pārkārtošanās atbalstam vienlīdz svarīga ir arī elektrotīklu infrastruktūras paplašināšana. Pieslēgumi elektrotīklam ir izšķirošs faktors lielas noslodzes transporta uzlādes infrastruktūras izvēšanā. Vairākas darbības jau ir ieplānotas **ES rīcības plānā attiecībā uz tīkliem**³¹, un tās papildinās arī **Elektrotīklu pakete** un **Elektrifikācijas rīcības plāns**. Komisija izdos **norādījumus** un **ieteikumus** dalībvalstīm par to, kā saīsināt gaidīšanas laiku uzlādes punktu pieslēgumiem elektrotīkliem, un par to prioritizēšanu un ieteiks dalībvalstīm atļauju piešķiršanas procedūru kontekstā uzskatīt, ka uzlādes stacijas un to pieslēgums elektrotīklam ir sevišķi svarīgās sabiedrības intereses.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Direktīvas 1999/62/EK juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. un 113. pants. Šis priekšlikums attiecas uz ceļu lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem, proti, jomu, uz kuru attiecas LESD 91. panta 1. punkts. Tāpēc šā priekšlikuma juridiskais pamats ir LESD 91. panta 1. punkts.

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87>).

²⁷ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96>).

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (OV L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

²⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES (OV L 234, 22.9.2023., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

³⁰ 2023. gadā 44,7 % elektroenerģijas saražoja no atjaunīgajiem energoresursiem un 32,5 % – no fosilā kurināmā <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1>.

³¹ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Tīkli: trūkstošais posms – ES rīcības plāns attiecībā uz tīkliem” (COM(2023) 757 final). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682>

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Saskaņā ar LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu ES un dalībvalstīm ir dalīta kompetence reglamentēt transporta jomu, bet tikai ES var pielāgot spēkā esošos ES noteikumus. Direktīvā 1999/62/EK noteikti gadījumi, kad var piešķirt autoceļu nodevas un lietošanas maksas samazinājumus vai atbrīvojumus no tām. Valstu iestādēm ir rīcības brīvība lemt par to, kā izmantot šīs iespējas. Ievērojami samazinātās likmes vai atbrīvojumu no infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas bezemisiju transportlīdzekļiem var pagarināt pēc 2025. gada beigām, tikai grozot direktīvu. Valstu iestādes var izvēlēties, vai izmantot šo iespēju.

- **Proporcionalitāte**

Ierosinātie pasākumi nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu ES mērķus samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, vienlaikus nodrošinot taisnīgumu un vidisko integritāti.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Grozāmais tiesību akts ir direktīva, tāpēc grozošā akta veidam ir jābūt tādā pašam.

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

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

Kopš 2024. gada 25. marta, kad bija jāsteno jaunie noteikumi, ir pagājis tikai neilgs laiks, un tas nozīmē, ka nav pietiekami daudz informācijas Direktīvas (ES) 2022/362 pilnvērtīgam *ex post* izvērtējumam. Turklāt šis priekšlikums tikai pagarinātu jau esošu noteikumu.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Sagatavojot šo priekšlikumu, Komisija rīkoja mērķorientētas apspriešanās ar konkrētām ieinteresētajām personām, to vidū pārvadātāju un transportlīdzekļu ražotāju apvienībām, pilsonisko sabiedrību un valstu iestādēm.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Lai novērtētu gan bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanas pašreizējo līmeni, gan to, cik efektīvs ir atbrīvojums no infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas, Komisija ir izmantojusi publiski pieejamu informāciju. Visi Komisijas izmantotie avoti ir norādīti 1. iedaļas zemsvītras piezīmēs.

- **Ietekmes novērtējums**

Komisija ieguva ietekmes novērtējumu, kas pievienots priekšlikumam, kura rezultātā tika pieņemta Direktīva (ES) 2022/362³². Tagadējais priekšlikums tikai groza fakultatīva noteikuma piemērošanas beigu datumu. Tāpēc nav nepieciešams veikt jaunu ietekmes novērtēšanu.

³² Ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, un priekšlikumam Padomes direktīvai, ar ko Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem groza attiecībā uz dažiem noteikumiem par transportlīdzekļu aplikšanu ar nodokļiem (SWD(2017) 180), pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN>.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šis priekšlikums tikai mainītu datumu un tāpēc neietekmētu ES tiesību aktu vienkāršošanu.

- **Pamattiesības**

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

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Infrastruktūras lietošanas maksai vai lietošanas maksai piemērojamā atbrīvojuma pagarināšana neietekmē ES budžetu.

Direktīvas noteikumu ietekme uz valstu budžetiem atšķirtos atkarībā no dalībvalstu individuālajām īstenošanas stratēģijām. Ceļu lietošanas maksas samazināšana tīrākiem transportlīdzekļiem vai šo transportlīdzekļu atbrīvošana no šīs maksas var negatīvi ietekmēt ieņēmumus un līdz ar to arī valstu budžetus, ja vien netiek palielināta vidējā likme citiem transportlīdzekļiem³³. Savukārt maksa par ārējām izmaksām rada ieņēmumus un pozitīvi ietekmē valstu budžetus. Direktīvā dalībvalstīm ir piedāvātas trīs iespējas, ko tās var īstenot:

ceļu lietošanas maksas samazināšana vai atbrīvošana no tās, lai stimulētu ieguldījumus tīrākos transportlīdzekļos;

maksas noteikšana par ārējām izmaksām, lai šīs ārējās izmaksas tiktu ņemtas vērā privātā sektora lēmumos par ieguldījumiem;

abu šo instrumentu vienlaicīga piemērošana, lai maksimāli samazinātu ĪKI atšķirību starp parastajiem transportlīdzekļiem un bezemisiju transportlīdzekļiem.

Paredzams, ka īstermiņā un vidējā termiņā (t. i., šā priekšlikuma darbības laikā) ceļu lietošanas maksas samazināšanas iespējamā negatīvā ietekme uz valstu budžetiem būs mazāka nekā maksas par ārējām izmaksām pozitīvā ietekme. Tas ir tāpēc, ka patlaban bezemisiju transportlīdzekļi joprojām ir ļoti maza daļa no autoparka³⁴, un paredzams, ka līdz 2030. gadam to īpatsvars lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā būs 5–9 %³⁵. Attiecīgi, ja abus instrumentus piemēro vienlaicīgi, paredzams, ka ieņēmumi no maksas par ārējām izmaksām būs lielāki nekā negūtie ieņēmumi no ceļu lietošanas maksas samazinājumiem vai atbrīvojumiem. No ceļu lietošanas maksas (infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas) un maksas par ārējām izmaksām gūto ieņēmumu izmantošanu reglamentē Direktīvas 1999/62/EK 9. panta 2. punkts.

5. CITI ELEMENTI

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

Direktīvas 1999/62/EK 11. pantā noteikts pienākums ziņot ik pēc pieciem gadiem. Pēdējais termiņš bija 2025. gada 25. marts, un nākamais termiņš būs 2030. gada 25. marts. Direktīvas

³³ Direktīvas 7. ga panta 4. punktā ir noteikts, ka autoceļu nodevas diferenciācija, kuras pamatā ir minētais pants, nedrīkst būt izstrādāta tā, lai radītu papildu ieņēmumus. Tas nozīmē, ka dalībvalstīm ir iespēja atgūt sakarā ar tīrākiem transportlīdzekļiem piešķirtajiem samazinājumiem vai atbrīvojumiem negūtos ieņēmumus, šādā nolūkā nosakot augstāku maksu citiem transportlīdzekļiem.

³⁴ Sk. 11. zemsvītras piezīmi.

³⁵ COM(2025)260.

11. panta 2. punkta c) apakšpunktā prasīts ziņot par “infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas diferenciaciju atkarībā no transportlīdzekļu vidiskā snieguma saskaņā ar 7.g, 7.ga vai 7.gb pantu;”. Nākamais termiņš ir pirms ierosinātā datuma, kurā beidzas atbrīvojuma piemērošana, un tāpēc tas būs iederīgs, lai novērtētu atbrīvojuma īstenošanu. Tāpēc papildu ziņošanas pienākums nav paredzēts.

- **Skaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Šis priekšlikums pagarinātu esošu fakultatīvu noteikumu, tāpēc skaidrojošs dokuments nav vajadzīgs. Tomēr dalībvalstīm, kuras izmanto šo iespēju, būtu jāinformē Komisija.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. pants groza Direktīvas 1999/62/EK 7.ga panta 1. punkta piekto daļu, pagarinot minētajā noteikumā paredzēto atbrīvojumu līdz 2031. gada 30. jūnijam.

2. pants prasa dalībvalstīm tūlīt informēt Komisiju par pasākumiem, ko tās veic, piemērojot šo direktīvu.

3. pants nosaka direktīvas spēkā stāšanās dienu.

4. pants nosaka, ka direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko Direktīvu 1999/62/EK groza, pagarinot laikposmu, kurā bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi var gūt labumu no ievērojami samazinātām infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas likmēm vai atbrīvojumiem no to maksāšanas

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu³⁶,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu³⁷,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Jaunu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu reģistrācijas rādītāji Savienībā pēdējā laikā ir paaugstinājušies, tomēr joprojām ir pārāk zemi, lai sasniegtu Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā³⁸ noteiktos transporta nozares CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājus. Viens no galvenajiem šķēršļiem bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu plašākai ieviešanai ir lielās sākotnējās izmaksas par šāda transportlīdzekļa iegādi. Lai nodrošinātu pārliecinošāku ekonomisko pamatojumu ieguldījumiem bezemisiju transportlīdzekļos, ir jāpanāk izmaksu paritāte ar parastajiem transportlīdzekļiem. Īpašuma kopējās izmaksas veido sākotnējais ieguldījums, kas izdarīts, lai iegādātos transportlīdzekli, un ekspluatācijas izmaksas, kas rodas transportlīdzekļa darbībā. Parasto un bezemisiju transportlīdzekļu īpašuma kopējo izmaksu atšķirību var samazināt, pazeminot bezemisiju transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas. Šīs izmaksas ietver ceļu lietošanas maksu.
- (2) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/362³⁹ tika grozīta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK⁴⁰, citu izmaiņu starpā dodot iespēju ceļu lietošanas maksu noteikt atbilstīgi transportlīdzekļu CO₂ emisijām. Tādējādi tika

³⁶ OV C , , . lpp.

³⁷ OV C , , . lpp.

³⁸ COM(2020)789.

³⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362 (2022. gada 24. februāris), ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem (OV L 69, 4.3.2022., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par ceļu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

ieviesta iespēja diferencēt infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas un/vai internalizēt CO₂ emisiju ārējās izmaksas. Abi pasākumi ietekmē transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas. Maksu diferenciacija samazina mazāk piesārņojošu transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas, bet maksa par ārējām izmaksām palielina vairāk piesārņojošu transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas. Abi pasākumi samazina bezemisiju transportlīdzekļu un parasto transportlīdzekļu īpašuma kopējo izmaksu atšķirību. Abi pasākumi ir svarīgi nolūkā stiprināt ekonomisko pamatojumu ieguldījumiem bezemisiju transportlīdzekļos.

- (3) Direktīvas 1999/62/EK 7.gā panta 1. punkta piektā daļa pašlaik dod dalībvalstīm iespēju piemērot samazinātas infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas likmes, nenosakot šādu samazinājumu griestus, vai piemērot pilnīgus atbrīvojumus no šādas maksas tikai līdz 2025. gada 31. decembrim. Minētais noteikums, kas ieviests ar Direktīvu (ES) 2022/362, dalībvalstīm bija jātransponē valsts tiesību aktos līdz 2024. gada 25. martam. Šis transponēšanas beigu datums nozīmē, ka īstenošanas periods ir ļoti īss, proti, īsāks nekā divi gadi. Ar minēto laikposmu nepietiek, lai nozīmīgi stimulētu pieprasījumu pēc jauniem bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Tāpēc minētais beigu datums būtu jāatliek, lai radītu pareizos apstākļus bezemisiju transportlīdzekļu plašākai ieviešanai.
- (4) Ceļu lietošanas maksas diferenciacija ietekmē lēmumus par ieguldījumiem, ko pieņem pārvaldītāji, kuri iegādājas jaunu transportlīdzekli. Tādējādi tā ietekmē jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu tirgus pieprasījuma pusi. Lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji ir tā paša tirgus piedāvājuma pusē. CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājs 43 % apmērā līdz 2030. gadam ražotājiem ir noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/1242⁴¹. Lai gan efektīvi parastie transportlīdzekļi arī palīdz sasniegt šo mērķrādītāju, tā īstenošanas vajadzībām ir plašāk jāievieš bezemisiju transportlīdzekļi. Pirmais gads, kad ražotājiem ir jāsasniedz šis mērķrādītājs, ir 2030. gada pārskata periods, kura termiņš beidzas 2031. gada 30. jūnijā.
- (5) Lai nodrošinātu skaidru un konsekventu tiesisko regulējumu un atbalstītu Savienības autobūves nozares uzņēmumus CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju sasniegšanā, būtu jāsalāgo pasākumu grafiks lielas noslodzes transportlīdzekļu tirgus pieprasījuma un piedāvājuma pusē. Tāpēc beigu datums, līdz kuram dalībvalstīm ir iespēja piemērot bezemisiju transportlīdzekļiem ievērojami samazinātas infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas likmes vai atbrīvot bezemisiju transportlīdzekļus no šādas maksas, būtu jāatliek līdz 2031. gada 30. jūnijam.
- (6) Grozītais noteikums ir fakultatīvs, tāpēc dalībvalstīm nav pienākuma transponēt šo direktīvu. Tomēr tām būtu tūlīt jāinformē Komisija, ja tās pēc 2025. gada 31. decembra izmanto iespēju piešķirt bezemisiju transportlīdzekļiem ievērojami samazinātas infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas likmes vai atbrīvojumus no šādas maksas,

⁴¹ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvas 1999/62/EK 7.ga panta 1. punkta piektajā daļā datumu “2025. gada 31. decembrim” aizstāj ar datumu “2031. gada 30. jūnijam” un datumu “2026. gada 1. janvāra” aizstāj ar datumu “2031. gada 1. jūlija”.

2. pants

Dalībvalstis tūlīt informē Komisiju par pasākumiem, ko tās veic, piemērojot šo direktīvu.

3. pants

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*