

Briselē, 2019. gada 22. novembrī
(OR. en)

14383/19

Starpiestāžu lieta:
2017/0114(COD)

TRANS 545

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepri. dok. Nr.:	ST 14059/19
K-jas dok. Nr.:	ST 9672/17 + ADD 1
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem – vispārēja pieeja

I. IEVADS

1. 2017. gada 1. jūnijā Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedza minēto priekšlikumu, kas ir daļa no pirmās mobilitātes paketes.
2. Komisija šo priekšlikumu sagatavoja ar mērķi risināt problēmas, kas saistītas ar siltumnīcefekta gāzu emisijām, autoceļu infrastruktūras finansēšanu un sastrēgumiem. Ar šo priekšlikumu tiek grozīta direktīva par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (Direktīva 1999/62/EK).

II. DARBS CITĀS IESTĀDĒS

3. Eiropas Parlaments darbam ar šo priekšlikumu par atbildīgo komiteju iecēla Transporta un tūrisma komiteju (TRAN) un par referenti 8. Parlamenta sasaukumā – *Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy* kundzi (S&D, FR).
4. Parlaments 2018. gada 25. oktobrī pieņēma nostāju pirmajā lasījumā.
5. *Giuseppe Ferrandino* kungs (S&D, IT) tika iecelts par referentu 9. Parlamenta sasaukumā.
6. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinumu par priekšlikumu pieņēma 529. plenārsēdē 2017. gada 18. oktobrī. Eiropas Reģionu komiteja atzinumu pieņēma 127. plenārsēdē 2018. gada 1. februārī.

III. DARBS PADOMĒ

7. Sauszemes transporta jautājumu darba grupa pie priekšlikuma sāka strādāt 2017. gada 1. jūnijā, kad notika vispārēja iepazīšanās ar priekšlikumu. 2017. gada 21. jūnijā tika analizēts ietekmes novērtējums.
8. Padomē (TTE, Transports) 2017. gada 5. decembrī notika politikas debates par priekšlikumu (dok. 14426/17), un 2019. gada 6. jūnijā tika iesniegts progressa ziņojums (dok. 9331/19).

IV. NEATRISINĀTIE JAUTĀJUMI

9. Prezidentvalsts uzskata, ka priekšlikumam ir liela nozīme transporta nozares radīto oglekļa emisiju samazināšanā un tam var būt būtiska nozīme kā atbalsta pasākumam dalībvalstīs, lai samazinātu emisijas, ko rada autotransporta nozare. Jaunie 7.g-a panta noteikumi ir svarīgi šā rezultāta panākšanā, jo tajā ir paredzēts jauns obligāts un ES mērogā lietojams instruments, ar ko, pamatojoties uz CO₂ emisijām, diferencē infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Dalībvalstīm nepieciešamā elastība ir ņemta vērā citos pantos, dodot iespēju direktīvu piemērot pēc iespējas efektīvāk, vienlaikus garantējot noteikumu vajadzīgo saskaņošanas līmeni.

10. Apsvērumi nav tikuši sistemātiski izanalizēti, un šis darbs būtu jāpaveic Sauszemes transporta jautājumu darba grupā, tiklīdz būs panākta vienošanās par vispārēju pieeju.

V. SECINĀJUMS

11. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2019. gada 20. novembrī izanalizēja kompromisa tekstu un nolēma to tādā redakcijā, kādā tas izklāstīts šā ziņojuma pielikumā, iesniegt vispārējas pieejas pieņemšanai TTE Padomes (Transports) 2019.gada 2. decembra sanāksmē.
 12. Padome ir aicināta vienoties par vispārēju pieeju. Turklāt Padome tiek aicināta lūgt Sauszemes transporta jautājumu darba grupu pabeigt darbu, saskaņojot vispārējā pieejā neiekļautos apsvērumus atbilstīgi teksta, par kuru panākta vienošanās, pantiem un pielikumiem.
-

Priekšlikums

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

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

rīkojoties saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

[apsvērumi nav iekļauti],

¹ OV C , , .lpp.

² OV C , , .lpp.

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

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

4. Dalībvalstis var izvēlēties 7.c panta 5. punktu, 7.g panta 1. un 2. punktu un 7.g-a pantu nepiemērot autoceļu nodevām un ceļu infrastruktūru lietošanas maksām, uz kurām attiecas koncesijas līgumi, līdz līgums tiek atjaunots vai būtiski grozīts un ja
- a) līgums ir parakstīts pirms [OV: pievienot datumu, kad stājas spēkā grozošā direktīva]; vai
 - b) konkursa uzaicinājumi vai – sarunu procedūras gadījumā – atbildes uz uzaicinājumu piedalīties sarunās tika saņemti, ievērojot publiskā iepirkuma procedūru, pirms [OV: pievienot datumu, kad stājas spēkā grozošā direktīva].
5. Šā panta 4. punktu piemēro arī ilgtermiņa līgumiem, kas noslēgti starp publisku struktūru un struktūru, kura nav publiska struktūra, un kas parakstīti pirms [OV: pievienot datumu, kad stājas spēkā grozošā direktīva] par darbu izpildi un/vai tādu pakalpojumu pārvaldību, kas nav darbu izpilde, neietverot ar pieprasījumu saistītā riska nodošanu.

2. pants

Šajā direktīvā:

- 1) "Eiropas ceļu tīkls" ir autotransporta infrastruktūra, kas minēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1315/2013³ II nodaļas 3. iedaļā un ilustrēta minētās regulas I pielikumā iekļautajās kartēs;
- 2) "būvniecības izmaksas" ir izmaksas, tostarp – attiecīgā gadījumā – finansēšanas izmaksas, saistībā ar vienu no turpmāk norādīto elementu būvniecību:
 - a) jauna infrastruktūra vai jaunas infrastruktūras uzlabojumi, tostarp būtiski strukturāli remontdarbi;

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

- 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;
- c) infrastruktūra vai infrastruktūras uzlabojumi, kas pabeigti **vairāk nekā 30 gadus** pirms 2008. gada 10. jūnija, ja:
 - i) dalībvalstī ir izveidota autoceļu nodevu iekasēšanas sistēma, kas paredz šo izmaksu atgūšanu, izmantojot ar autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmas operatoru noslēgtu līgumu vai citus līdzvērtīgus tiesību aktus, kas stājas spēkā pirms 2008. gada 10. jūnija, vai
 - ii) dalībvalsts var pierādīt, ka attiecīgās infrastruktūras būvniecība bija atkarīga no tā, vai tās tehniskais kalpošanas laiks pārsniedz 30 gadus;
- 3) "finansēšanas izmaksas" ir procenti par aizņēmumiem un ieņēmumi no akcionāru pašu kapitāla;
- 4) "būtiski strukturāli remontdarbi" ir strukturāli remontdarbi, izņemot tādus remontdarbus, kas autoceļu lietotājiem pašreiz vairs nedod nekāda veida labumu, jo īpaši gadījumos, kad remontdarbus aizstāj ar autoceļa seguma atjaunošanu vai cita veida būvdarbiem;
- 5) "autoceļš" ir mehānisku transportlīdzekļu satiksmei īpaši paredzēts un izbūvēts ceļš, kas neapkalpo teritorijas, kuras ar to robežojas, un atbilst šādiem kritērijiem:
 - a) izņemot īpašas vietas vai uz laiku, tam ir brauktuves divvirzienu satiksmei, nošķirtas ar sadalītāju joslu, kas nav domāta satiksmei, vai izņēmuma gadījumos – ar citiem līdzekļiem;
 - b) tam nav viena līmeņa krustojumu ar citiem autoceļiem, dzelzceļa vai tramvaja sliežu ceļiem, riteņbraucēju vai gājēju ceļiem;
 - c) tas ir īpaši apzīmēts kā autoceļš;

- 6) "autoceļu nodeva" ir konkrēta summa, kas noteikta atkarībā no attāluma, kuru transportlīdzeklis nobraucis, izmantojot attiecīgo infrastruktūru, un no transportlīdzekļa tipa; tās nomaksāšana piešķir tiesības transportlīdzeklim izmantot attiecīgo infrastruktūru, **un tā sastāv no viena vai vairākiem turpmākajiem maksājumiem:**
- infrastruktūras lietošanas maksas;
 - maksas par satiksmes sastrēgumiem;
 - maksas par ārējām izmaksām;
- 7) "infrastruktūras lietošanas maksa" ir maksa, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas, kas dalībvalstī rodas saistībā ar infrastruktūras būvniecību, uzturēšanu, darbību un attīstību;
- 8) "maksa par ārējām izmaksām" ir maksa, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas [...] saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu, [...] satiksmes radītu trokšņa piesārņojumu **un/vai satiksmes radītām CO₂ emisijām** [...];
- 8.a)** "satiksmes radīta gaisa piesārņojuma izmaksas" ir izmaksas par kaitējumu, ko transportlīdzekļa darbības laikā rada gaisā nonākušās daļiņas un ozona prekursori, piemēram, slāpekļa oksīds un gaistoši organiski savienojumi;
- 8.b)** "satiksmes radīta trokšņa piesārņojuma izmaksas" ir izmaksas par kaitējumu, ko rada transportlīdzekļa darbības vai transportlīdzekļa un ceļa virsmas mijiedarbības troksnis;
- 8.c)** "satiksmes radītu CO₂ emisiju izmaksas" ir izmaksas par kaitējumu, ko transportlīdzekļa darbības laikā rada oglekļa dioksīda nonākšana gaisā;
- 9) "satiksmes sastrēgums" ir situācija, kad satiksmes apjoms tuvojas autoceļa noslodzes robežai vai to pārsniedz;
- 10) "maksa par satiksmes sastrēgumiem" ir maksa, ko uzliek transportlīdzekļiem, lai atgūtu izmaksas, kuras attiecīgajā dalībvalstī rodas saistībā ar satiksmes sastrēgumiem [...];

- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) "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 attiecīgo maksu;
- 14) "lietošanas maksa" ir noteikta apmēra maksājums, kas transportlīdzeklim dod tiesības konkrētu laikposmu izmantot 7. panta 1. un 2. punktā minētās infrastruktūras;
- 15) "transportlīdzeklis" ir [...] **mehāniskais transportlīdzeklis vai kopā sakabināti transportlīdzekļi, kas paredzēti vai tiek izmantoti pasažieru vai kravas pārvadāšanai pa autoceļiem;**
- 16) "lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir [...] **mehāniskais transportlīdzeklis, kura maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 3,5 tonnas;**
- 17) "smagais kravas transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kas paredzēts preču pārvadāšanai un kura maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 5 tonnas;
- 18) "autobuss [...] **un** tālsatiksmes autobuss" ir transportlīdzeklis, kurš paredzēts vairāk nekā astoņu pasažieru pārvadāšanai, neskaitot vadītāju, un kura maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 3,5 tonnas;
- 19) "mazas noslodzes transportlīdzeklis" ir [...] **transportlīdzeklis, kura maksimālā pieļaujamā masa nepārsniedz 3,5 tonnas;**

- 20) "vieglais pasažieru automobilis" ir transportlīdzeklis [...], kurā papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir ne vairāk kā astoņas sēdvietas un kura maksimālā pieļaujamā masa nepārsniedz 3,5 tonnas, vai dzīvojamais autofurgons;
- 21) "mikroautobuss" ir transportlīdzeklis, kas paredzēts vairāk nekā astoņu pasažieru pārvadāšanai, neskaitot vadītāju, un kura maksimālā pieļaujamā masa nepārsniedz 3,5 tonnas;
- 21.a) "dzīvojamais autofurgons" ir transportlīdzeklis ar dzīvojamo telpu, kurā ietilpst vismaz šāds aprīkojums: sēdekļi un galds, guļvietas, ko var izveidot no sēdekļiem, ēdiena gatavošanas iekārtas un uzglabāšanas iekārtas; un kura maksimālā pieļaujamā masa nepārsniedz 3,5 tonnas;
- 22) "[...] vieglais komerciālais transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kas paredzēts preču pārvadāšanai un kura maksimālā pieļaujamā masa nepārsniedz 3,5 tonnas;
- 23) [...]
- 23) "bezemisiju transportlīdzeklis" ir
- i) vieglais pasažieru automobilis vai vieglais komerciālais transportlīdzeklis bez iekšdedzes motora; vai
 - ii) lielas noslodzes transportlīdzeklis, kā definēts Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 11. punktā ⁴;
- 24) "pārvadātājs" ir jebkurš uzņēmums, kas pārvadā preces vai pasažierus pa autoceļiem;

⁴ 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 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 96/53/EK, OV L 198, 25.7.2019., 202.–240. lpp.

- 25) " "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", **"EEV"** un "EURO VI" kategorijas transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kas atbilst emisijas standartiem, kuri izklāstīti 0. pielikumā;
- 26) **"lielas noslodzes transportlīdzekļa tips"** ir lielas noslodzes transportlīdzekļa iedalījums kategorijā pēc tā asu skaita, gabarītiem vai masas, vai citiem transportlīdzekļa klasifikācijas faktoriem, kas atspoguļo autoceļa bojājumus, piemēram, uz autoceļa iegūtu bojājumu klasifikācijas sistēma, kas izklāstīta IV pielikumā, ja izmantotās klasifikācijas sistēmas pamatā ir transportlīdzekļa raksturojums, kas norādīts vai nu visās dalībvalstīs lietotajos transportlīdzekļa dokumentos, vai ir acīmredzams;
- 26.a) **"transportlīdzekļu apakšgrupa"** ir transportlīdzekļu grupa, kā definēts Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 8. punktā;
- 27) "koncesijas līgums" ir būvdarbu [...] **koncesija vai pakalpojumu koncesija**, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/[...] 23/ES ⁵ [...] **5. panta 1. punktā**;
- 28) "koncesijas nodeva" ir nodeva, ko saskaņā ar koncesijas līgumu iekasē koncesionārs;
- 29) "būtiski grozīta nodevu vai maksas iekasēšanas kārtība" ir autoceļu 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, un izņemot enerģiju un neapstrādātu pārtiku, kā to publicējusi Komisija (Eurostat).**
- [...]

⁵ 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.).";

- 30) **"pirmā atsaucē vārtība" katrai transportlīdzekļu apakšgrupai ir CO₂ emisiju vārtība, kas atbilst zemākajai 10. procentilei no 7.g-a pantā minētajiem monitoringa datiem, šo vārtību aprēķināšanā neiekļaujot bezemisiju transportlīdzekļus;**
- 31) **"otrā atsaucē vārtība" katrai transportlīdzekļu apakšgrupai ir CO₂ emisiju vārtība, kas atbilst zemākajai 20. procentilei no 7.g-a pantā minētajiem monitoringa datiem, šo vārtību aprēķināšanā neiekļaujot bezemisiju transportlīdzekļus;**

Šā panta 2. punktā:

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

[svītrots: [...]]

- 3) direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu:

"7. pants

1. Neskarot 9. panta 1.a punktu, dalībvalstis var saglabāt vai ieviest autoceļu nodevas un lietošanas maksas Eiropas ceļu tīklā vai konkrētos minētā tīkla posmos un visos citos autoceļu tīkla posmos, kas nepieder pie Eiropas ceļu tīkla, ievērojot šā panta 3.–[...]8.a punktā un 7.a–7.k pantā paredzētos nosacījumus.
2. Šā panta 1. punkts neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību citos ceļos piemērot autoceļu nodevas un lietošanas maksas, ja vien šāda autoceļu nodevu un lietošanas maksu piemērošana šādos citos ceļos nediskriminē starptautisko satiksmi un nerada transporta uzņēmumu konkurences traucējumus. Autoceļu nodevas un lietošanas maksas, ko piemēro ceļos, kuri nepieder Eiropas ceļu tīklam un nav autoceļi, atbilst nosacījumiem, kas minēti šā panta 3. un 4. punktā, 7.a pantā un 7.j panta 1., 2. un 4. punktā.
- 2.a **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 un vieglajiem pasažieru automobiļiem – var ieviest vai saglabāt savstarpēji neatkarīgi.**
3. Dalībvalstis nevienas kategorijas transportlīdzekļiem par viena un tā paša ceļa posma lietošanu nepiemēro vienlaikus autoceļu nodevas un lietošanas maksu. 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.c panta 5. punktu un 7.g-a panta 1. punktu nepiemērot šādām autoceļu nodevām par tiltu, tuneļu un kalnu pāreju izmantošanu, ja ir izpildīts viens vai abi no turpmākajiem nosacījumiem:

- a) **7.c panta 5. punkta un 7.g-a panta 1. punkta piemērošana nebūtu tehniski iespējama, lai ieviestu šādu diferenciāciju attiecīgajā autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmā;**
- b) **7.c panta 5. punkta un 7.g-a panta 1. 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.c panta 5. punktu un 7.g-a panta 1. punktu nepiemērot, par savu lēmumu informē Komisiju.

- 4. Ar autoceļu nodevām un lietošanas maksu ne tieši, ne netieši nediskriminē autoceļu lietotājus viņu valstspiederības dēļ un pārvadātājus viņu uzņēmējdarbības veikšanas vai transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts vai trešās valsts dēļ, vai arī pārvadājumu izcelsmes vai galamērķa dēļ.
- 4.a **Dalībvalstis var paredzēt samazinātas autoceļu nodevas likmes vai lietošanas maksas un paredzēt izņēmumu ceļu posmiem ar zemu satiksmes intensitāti mazapdzīvotos apgabalos.**
- 5. Dalībvalstis var paredzēt samazinātas autoceļu nodevas likmes vai lietošanas maksas vai atbrīvot no autoceļu nodevām vai lietošanas maksām
 - i) lielas noslodzes transportlīdzekļus, kuri atbrīvoti no prasības uzstādīt un izmantot reģistrācijas kontrolierīces saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014 ⁶; un
 - ii) **jebkuru transportlīdzekli [...], uz kuru attiecas šīs direktīvas 6. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā izklāstītie nosacījumi.**

⁶ 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.).

6. [...]
7. [...] .
8. Līdz [...] [*OV: pievieno spēkā stāšanās datumu + 8 gadi*] attiecībā uz smagajiem [...] **kravas** transportlīdzekļiem dalībvalstis var izvēlēties piemērot autoceļu nodevas vai lietošanas maksas tikai tādiem **smagajiem kravas** transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa nav mazāka par 12 tonnām, ja tās uzskata, ka to piemērošana **smagajiem kravas** transportlīdzekļiem, kuru pilnā masa ir mazāka par 12 tonnām:
- a) satiksmes novirzīšanas dēļ radītu nozīmīgas negatīvas sekas brīvai satiksmes plūsmai, videi, trokšņu līmenim, satiksmes sastrēgumiem, veselībai vai ceļu satiksmes drošībai;
 - b) radītu administratīvas izmaksas tādā apmērā, kas pārsniedz [...] **15 %** no papildu ieņēmumiem, kurus būtu radījusi to piemērošana; **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 maksimālā pieļaujamā pilnā masa nav mazāka par 12 tonnām, dara Komisijai zināmu savu lēmumu un tā iemeslus.

- 8.a Ja autoceļu nodevas piemēro visiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, dalībvalstis var izvēlēties atgūt atšķirīgu izmaksu procentuālo daļu no autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, no vienas puses, un no smagajiem kravas transportlīdzekļiem, no otras puses.";**

9. [...]
10. [...] ";
- 4) direktīvas 7.a pantu aizstāj ar šādu:

"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 nav lielāka par 10 % no gada likmes, nedēļas likme nav lielāka par 5 % no gada likmes, un dienas likme nav lielāka par 2 % no gada likmes. **Dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem attiecīgā dalībvalsts var piemērot tikai gada likmes.**

Lietošanas maksu, ieskaitot administratīvās izmaksas, visiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem [...] dalībvalstis nosaka, nepārsniedzot II pielikumā noteiktās maksimālās likmes.

3. Piemērojot lietošanas maksas vieglajiem pasažieru automobiļiem, infrastruktūras lietošanu dara pieejamu vismaz uz šādiem laikposmiem 10 dienas, mēnesis vai divi mēneši, vai abi, un gads. Divu mēnešu likme nav lielāka par **33 %** no gada likmes[...], **un** mēneša likme nav lielāka par **20 %** no gada likmes. [...] 10 dienu likme nav lielāka par **13 %** no gada likmes.

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

Attiecībā uz lietošanas maksas sistēmām, kas pieņemtas pirms [...] **[OV: pievienot spēkā stāšanās datumu]**, dalībvalstis var saglabāt likmes, kas ir augstākas par pirmajā daļā noteiktajiem ierobežojumiem un kas bija spēkā pirms minētā datuma, un attiecīgi augstākas likmes citiem lietošanas laikposmiem, ievērojot vienlīdzīgas attieksmes principu. Tomēr tām ir jāatbilst pirmajā daļā noteiktajiem ierobežojumiem, kā arī otrajā daļā noteiktajām prasībām, tiklīdz stājas spēkā būtiski mainīta nodevu vai maksu iekasēšanas kārtība un, vēlākais, no [...] **[OV: pievienot spēkā stāšanās datumu + 8 gadi]**.

4. Attiecībā uz mikroautobusiem un[...] **vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem** dalībvalstis ievēro 2. vai 3. punkta noteikumus. Tomēr mikroautobusiem un [...] **vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem** dalībvalstis [...] **var** noteikt [...] tādas lietošanas maksas **likmes**, kas **atšķiras** no vieglajiem pasažieru automobiļiem noteiktajām [...].";

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

"7.b pants

1. Infrastruktūras lietošanas maksu **lielas noslodzes transportlīdzekļiem** nosaka saskaņā ar 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 tā attiecas. Dalībvalstis var izvēlēties atgūt tikai procentuālu daļu no minētajām izmaksām.";

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

"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 transportlīdzekļu radītu gaisa un trokšņa piesārņojumu **piemēro maksu par ārējām izmaksām**, [...] **dalībvalstis to** diferencē un [...] **to** nosaka saskaņā ar IIIa pielikumā noteiktajām minimālajām prasībām un metodēm, kā arī ievērojot IIIb pielikumā noteiktās atsaucēs vērtības.
2. Izmaksas, ko ņem vērā, attiecas uz ceļu tīklu vai tā daļu, kurā iekasē maksu par ārējām izmaksām, un uz transportlīdzekļiem, uz kuriem maksa attiecas. Dalībvalstis var izvēlēties atgūt tikai procentuālu daļu no minētajām izmaksām.
3. Maksu par ārējām izmaksām saistībā ar satiksmes radītu gaisa piesārņojumu nepiemēro lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas atbilst stingrākajiem *EURO* emisiju standartiem.

Pirmo daļu pārtrauc piemērot, kad ir pagājuši četri gadi no dienas, kurā sāka piemērot noteikumus, ar ko ieviesa minētos standartus.
- 3.a **Dalībvalsts var atkāpties no prasības par infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas diferencēšanu saskaņā ar 7.g-a panta 1.a punktu, ja maksa par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām tiek iekasēta un diferencēta saskaņā ar atsaucēs vērtībām maksai par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām, kā noteikts IIIc pielikumā vai 3.c punktā minētajā īstenošanas aktā.**

Maksu par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām var apvienot ar infrastruktūras lietošanas maksu, kas ir diferencēta saskaņā ar 7.g-a pantu.
- 3.b **Autobusiem un tālsatiksmes autobusiem dalībvalstis var izvēlēties piemērot vērtības, kas ir tādas pašas kā III.c pielikumā dotās vai zemākas par tām.**

3.c Komisija pieņem īstenošanas aktus saskaņā ar 9.c panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru, lai noteiktu atsaucē vērtības maksai par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas pieder pie 7.g-a panta 1.a punktā minētās 2. un 3. emisiju klases, un pārskatītu minētās vērtības attiecībā uz mazemisiju transportlīdzekļiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem viena gada laikā pēc tam, kad Komisija pirmo reizi, ievērojot Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktu, ir publicējusi atsaucē datus par CO₂ emisijām, kas ir nepieciešami ārējo izmaksu vērtību aprēķināšanai attiecībā uz IIIc pielikumā minētu transportlīdzekļu klasi.

[3.d *svītrots*]

3.e Dalībvalstis arī var piemērot augstāku maksu par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām nekā IIIc pielikumā dotās atsaucē vērtības ar nosacījumu, ka tas tiek darīts nediskriminējošā veidā un ka maksa nepārsniedz IIIc pielikumā dotās vērtības vairāk kā divas reizes. Ja dalībvalstis piemēro šo punktu, tās pamato savu lēmumu un paziņo to Komisijai.

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

5. No [...] **[OV: pievienot spēkā stāšanās datumu + 4 gadī]** tās dalībvalstis, kas iekasē autoceļu nodevas, lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemēro maksas par ārējām izmaksām vismaz tajā 7. panta 1. punktā minētā tīkla [...] daļā, kur lielas noslodzes transportlīdzekļu radītais kaitējums videi ir **visbūtiskākais**. [...] "⁷

⁷ **Pievienot jaunu apsvērumu: Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai attiecīgos gadījumos maksu par ārējām izmaksām lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemērot tikai tajās tīkla daļās, kur tiek piemērotas infrastruktūras lietošanas maksas.**

5.a) direktīvas 7.d pantu aizstāj ar šādu:

"7.d pants

Sešu mēnešu laikā pēc nākamo un stingrāko *EURO* emisiju standartu pieņemšanas Komisija vajadzības gadījumā iesniedz tiesību akta priekšlikumu, lai noteiktu attiecīgās IIIb pielikumā dotās atsauces vērtības.";

6) direktīvā iekļauj šādu 7.da 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 definē 1. punktā minētos ceļa posmus un laikposmus, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem saistībā ar to, cik lielam riskam ir pakļauti ceļi un to apkārtnē satiksmes sastrēgumu dēļ, piemēram, kādi ir vidējie kavējumi vai rindas garums.
3. Maksu par satiksmes sastrēgumiem, ko nosaka kādam ceļu tīkla posmam, piemēro nediskriminējošā veidā visām transportlīdzekļu kategorijām saskaņā ar standartizētiem ekvivalences koeficientiem, kas noteikti V pielikumā. **Dalībvalstis no maksas par satiksmes sastrēgumiem var daļēji vai pilnībā atbrīvot mikroautobusus, autobusus un tālsatiksmes autobusus.**
4. Maksa par satiksmes sastrēgumiem 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 dotas VI pielikumā, **un tās nosaka saskaņā ar V pielikumā minētajām minimālajām prasībām. 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.**

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

6.a) 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 būtību.";

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

"7.f pants

1. Pēc Komisijas informēšanas dalībvalsts var piemērot uzcenojumu infrastruktūras lietošanas maksai, ko iekasē konkrētos ceļa posmos, kuros regulāri rodas satiksmes sastrēgumi vai 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 saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1315/2013 III nodaļas noteikumiem identificētā pamattīklā un tieši sekmē satiksmes sastrēgumu vai videi radīta kaitējuma mazināšanos un atrodas tajā pašā transporta koridorā, kur ir ceļa posms, kuram piemēro uzcenojumu;

- b) uzcenojums nepārsniedz 15 % no vidējās svērtās infrastruktūras lietošanas maksas, ko aprēķina saskaņā ar 7.b panta 1. punktu un 7.e pantu, izņemot gadījumus, kad gūtos ieņēmumus iegulda pamattīkla transporta koridoru pārrobežu posmos, un tad šis uzcenojums nedrīkst pārsniegt 25 %. **Ja divas vai vairākas dalībvalstis piemēro uzcenojumu vienā un tajā pašā koridorā, uzcenojums nedrīkst pārsniegt 50 %;**
- 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 minēto pamattīkla transporta koridoru būvniecību;
- e) laikposmu, kad uzcenojumu paredzēts piemērot, nosaka un ierobežo iepriekš, un no gaidāmo ieņēmumu viedokļa tas ir saskanīgs ar to projektu finanšu plāniem un izmaksu un ieguvumu analīzi, kurus līdzfinansē ar ieņēmumiem no uzcenojuma.

- 1.a Jaunu pārrobežu projektu gadījumā uzcenojumus var piemērot tikai tad, ja tam piekrīt visas šādā projektā iesaistītās dalībvalstis.
- 2. Uzcenojumu var piemērot infrastruktūras lietošanas maksai, kas diferencēta saskaņā ar 7.g, **7.g-a** vai 7.ga pantu.
- 3. Saņemot vajadzīgo informāciju no dalībvalsts, kas paredzējusi piemērot uzcenojumu, Komisija šo informāciju dara pieejamu 9.c pantā minētās komitejas locekļiem. Ja Komisija uzskata, ka plānotais uzcenojums neatbilst 1. punktā izklāstītajiem nosacījumiem, vai uzskata, ka plānotais uzcenojums ļoti negatīvi ietekmēs nomaļu reģionu ekonomisko attīstību, tā var, pieņemot īstenošanas aktus, noraidīt attiecīgās dalībvalsts iesniegtās plānotās maksas vai lūgt to grozījumu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar [...] **pārbaudes** procedūru, kas minēta 9.c panta [...] **3.** punktā.

4. [...]
5. Uzcelojumu nedrīkst piemērot ceļa posmos, kur piemēro 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) diferenciacija ir pārskatāma, publiskota un visiem lietotājiem pieejama ar vienādiem nosacījumiem;
 - b) diferenciaciju piemēro, ievērojot diennakts laiku un dienas vai gadalaika tipu;
 - c) infrastruktūras lietošanas maksa 7.b pantā minētās vidējās svērtās infrastruktūras lietošanas maksas maksimālo līmeni nepārsniedz par vairāk nekā 175 %;
 - d) visintensīvākās satiksmes laiks, kad satiksmes sastrēgumu mazināšanai iekasē lielāku infrastruktūras lietošanas maksu, nav ilgāks par piecām stundām dienā;
 - e) diferenciaciju 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.g-a 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 emisiju standartiem. **Tiklīdz infrastruktūras lietošanas maksa un lietošanas maksa ir diferencēta, ievērojot 7.g-a pantu, dalībvalstis izbeidz diferencēšanu saskaņā ar EURO emisiju klasi.** [...]

No *[OV: pievienot datumu, kad stājas spēkā šī grozošā direktīva]* dalībvalstis **bezemisiju transportlīdzekļiem** var piemērot samazinājumu apmērā līdz pat **75 %** salīdzinājumā ar maksu visstingrākajiem emisiju standartiem.

Dalībvalsts tomēr var atkāpties no prasības diferencēt infrastruktūras lietošanas maksu, ja:

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

Par visām šādām atkāpēm vai izņēmumiem ziņo Komisijai.

3. Ja pārbaudes gadījumā transportlīdzekļa vadītājs vai attiecīgā gadījumā pārvadātājs nevar uzrādīt transportlīdzekļa dokumentus, kas vajadzīgi, lai 2. punkta nolūkos noskaidrotu transportlīdzekļa emisiju klasi, **un ja Eiropas autoceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas (EETS) pakalpojumu sniedzējs attiecīgā gadījumā šo informāciju nespēj sniegt**, dalībvalstis var piemērot maksimālās pieļaujamās autoceļu nodevas.

4. Šajā pantā minētā diferenciācija nav paredzēta, lai radītu izmaiņas ieņēmumos.";

7.a) direktīvā iekļauj šādu 7.g-a pantu:

"7.g-a pants

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

Diferenciāciju piemēro lielas noslodzes transportlīdzekļu apakšgrupai, sākot no diviem gadiem pēc tam, kad ir stājies spēkā īstenošanas akts, kas attiecas uz minēto apakšgrupu, kā minēts 2. vai 3. punktā.

No minētās dienas dalībvalstis attiecībā uz attiecīgo lielas noslodzes transportlīdzekli pārtrauc diferenciāciju pēc *EURO* emisiju klases, kas paredzēta 7.g pantā.

1.a 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) punktā minētajām CO₂ emisiju klasēm;
- b) CO₂ emisiju 2. klase – transportlīdzekļi, kuru CO₂ emisijas ir mazākas par to specifiskās transportlīdzekļu apakšgrupas otro atsauces vērtību vai vienādas ar to, bet kuri nepieder ne pie vienas no c)–e) punktā minētajām CO₂ emisiju klasēm;
- c) CO₂ emisiju 3. klase – transportlīdzekļi, kuru CO₂ emisijas ir mazākas par to specifiskās transportlīdzekļu apakšgrupas pirmo atsauces vērtību vai vienādas ar to, bet kuri nepieder ne pie vienas no d)–e) punktā minētajām CO₂ emisiju klasēm;

- d) CO₂ emisiju 4. klase – mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi, kā definēts Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 12. punktā;
- e) CO₂ emisiju 5. klase – bezemisiju transportlīdzekļi.

1.b Augstākā līmeņa infrastruktūras lietošanas maksu vai lietošanas maksu konkrētajam lielas noslodzes transportlīdzekļa tipam piemēro transportlīdzekļiem, kuri atbilst CO₂ emisiju 1. klasei. Samazinātu maksu piemēro CO₂ emisiju 2., 3., 4. un 5. klases transportlīdzekļiem šādi:

- CO₂ emisiju 2. klasei – 5 % līdz 15 % samazinājums salīdzinājumā ar maksu, ko piemēro CO₂ emisiju 1. klasei;
- CO₂ emisiju 3. klasei – 15 % līdz 30 % samazinājums salīdzinājumā ar maksu, ko piemēro CO₂ emisiju 1. klasei;
- CO₂ emisiju 4. klasei – 30 % līdz 50 % samazinājums salīdzinājumā ar maksu, ko piemēro CO₂ emisiju 1. klasei;
- CO₂ emisiju 5. klasei – 50 % līdz 75 % samazinājums salīdzinājumā ar maksu, ko piemēro CO₂ emisiju 1. klasei.

2. Attiecībā uz Regulas (ES) 2019/1242 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunktā minētajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka pirmo un otro atsaucis vērtību, kā definēts attiecīgi 2. panta 30) un 31) punktā, saskaņā ar 9.c panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru. Minēto atsaucis vērtību pamatā ir monitoringa dati, kas minēti Regulas (ES) 2019/1242 1. panta otrajā daļā. Komisija šādus īstenošanas aktus pieņem 6 mēnešu laikā no atsaucis CO₂ emisiju publicēšanas, kā definēts Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 1. punktā, attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu konkrētu apakšgrupu.

Turklāt Komisija pieņem īstenošanas aktus saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 9.c panta 3. punktā, nosakot jaunas atsaucis vērtības 6 mēnešu laikā no brīža, kad stājušās spēkā visas attiecīgās korekcijas atsaucis CO₂ emisijās, kas pieņemtas, ievērojot Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 2. punktu.

3. Attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, uz kuriem neattiecas 2. punkts, Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka pirmo un otro atsauces vērtību, pamatojoties uz CO₂ emisijām katrai lielas noslodzes transportlīdzekļu grupai, kas publicētas saskaņā ar Regulas 2018/956 10. pantu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 9.c panta 3. punktā, un viena gada laikā no brīža, kad dati paziņoti Komisijai saskaņā ar Regulu 2018/956.

CO₂ emisiju 4. klases noteikšanai Komisija piemēro metodes, kas aprakstītas Regulas (ES) 2019/1242 I pielikuma 3. punktā.

4. Komisija pieņem īstenošanas aktus saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 9.c panta 3. punktā, lai, pamatojoties uz jaunākajiem monitoringa datiem, attiecībā uz 2. un 3. punktā minētajiem transportlīdzekļiem pielāgotu 2. panta 30) un 31) punktā definētās procentiles vērtības, ar ko nodala 1.a punktā minētās CO₂ emisiju klases. Pirmo īstenošanas aktu pieņem līdz 2026. gada 31. decembrim un pēc tam ik pēc pieciem gadiem.

Pielāgotās vērtības piemēro no brīža, kad pagājuši 12 mēneši pēc attiecīgā īstenošanas akta stāšanās spēkā.

7. Šajā pantā minētā diferenciācija nav paredzēta, lai radītu izmaiņas ieņēmumos."
- 8) iekļauj šādu 7.ga pantu:

"7.ga pants

1. Mazas noslodzes transportlīdzekļiem dalībvalstis var diferencēt autoceļu nodevas un lietošanas maksas atkarībā no transportlīdzekļa ekoloģiskajiem raksturlielumiem, kā 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 klasēm.

Zemākās autoceļu nodevu un lietošanas maksu likmes piemēro vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas atbilst abiem šādiem nosacījumiem:

- a) to īpatnējās CO₂ emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) 2017/1151 ⁸, ir nulle vai zemākas par šādiem līmeņiem:
 - i) laikposmam no 2021. līdz 2024. gadam – to īpatnējo emisiju mērķrādītāju vidējais aritmētiskais, svērts attiecībā pret pirmo reizi reģistrēto vieglo pasažieru automobiļu vai viegļu komerciālo transportlīdzekļu skaitu, kas katram atsevišķam ražotājam noteikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/631 ⁹ I pielikuma attiecīgo A un B daļu 4. punktu;
 - ii) laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam – ES autoparka mērķrādītāji, kas noteikti saskaņā ar minētās regulas I pielikuma attiecīgo A un B daļu 6.1.1. punktu;
 - iii) laikposmam pēc 2030. gada – ES autoparka mērķrādītāji, kas noteikti saskaņā ar minētās regulas I pielikuma A un B daļu 6.1.2. punktu.
- b) to piesārņotāju emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, kā precizēts šīs direktīvas VII pielikumā iekļautajā tabulā.

⁸ 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.

⁹ 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.

3. Ja pārbaudes gadījumā transportlīdzekļa vadītājs vai – vajadzības gadījumā – pārvadātājs, **vai Eiropas autoceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas (EETS) pakalpojumu sniedzējs attiecīgā gadījumā** nespēj noskaidrot transportlīdzekļa emisiju līmeņus, dalībvalstis var piemērot maksimālās pieļaujamās autoceļu nodevas vai gada lietošanas maksas.";

9) direktīvas 7.h pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta ievadtekstu aizstāj ar šādu:

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

aa) iekļauj šādu 1.a punktu:

"1.a Dalībvalsts, nosūtot informāciju Komisijai saskaņā ar 1. punktu, var paredzēt vai ietvert vairāk nekā vienu grozījumu infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšanas režīmā. Īstenojot šādu paredzētu grozījumu, par kuru Komisija jau ir informēta, tam 1. punkta noteikumi netiek piemēroti.";

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

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

c) panta 4. punktu svītrot;

10) direktīvas 7.i pantu groza šādi:

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

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

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

aa) iekļauj šādu 2.a 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 atlaidēm, nepiemēro citiem mazāk regulāriem lietotājiem.";

b) panta 3. punktu groza šādi:

"3. Ievērojot 7.g panta 1. punkta b) apakšpunktā [...] minētos nosacījumus, attiecībā uz īpašiem Eiropas nozīmes projektiem, kas norādīti 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 struktūra ir lineāra, samērīga, publiskota un visiem lietotājiem pieejama ar vienādiem nosacījumiem un nerada situāciju, kad papildu izmaksas augstāku autoceļu nodevu veidā tiek novirzītas citiem lietotājiem.";

11) direktīvas 7.j pantu groza šādi:

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

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

Dalībvalstīm nav pienākuma nodrošināt fiziskas maksājumu iekasēšanas vietas."

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Ja dalībvalsts transportlīdzeklim piemēro autoceļu nodevu, tad šīs nodevas kopsummu, infrastruktūras lietošanas maksas summu, summu maksai par ārējām izmaksām un summu maksai par satiksmes sastrēgumiem (ja piemēro) norāda kvītī, ko izsniedz ceļa lietotājam, ja iespējams, elektroniski. **Autoceļu lietotājs var piekrist, ka tam kvīts netiek izsniegta."**

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

"Ja tas ir ekonomiski iespējams, dalībvalstis maksu par ārējām izmaksām un maksu par satiksmes sastrēgumiem piemēro un iekasē, izmantojot elektronisku **autoceļu nodevu** sistēmu, kas atbilst Direktīvas [...] (ES) 2019/520 3. panta 1. punkta [...] noteikumiem."

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

"7.k pants

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

- 13) direktīvas 8. panta [...] 2. 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 līmenī, kas nepārsniedz 7.a pantā minētās maksimālās likmes;";

- 14) direktīvas 9. pantu groza šādi:

- a) panta 2. punkta otro daļu svīturo;

[...] [...] [...] [...] [...] .";

14.a) direktīvas 9.c pantā pievieno šādu 3. punktu:

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

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

"9.d pants

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

9.e pants

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt [...] 9.d pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz [...] **piecu gadu laikposmu** no [OV: *pievienot šīs direktīvas spēkā stāšanās datumu*]. 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. Pieņemot deleģētu aktu, Komisija vienlaikus paziņo par to Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar [...] 9.d pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos 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 diviem mēnešiem.";
- 16) direktīvas 9.f un 9.g pantu svīturo;
- 17) direktīvas 10.a pantu aizstāj ar šādu:

"10.a pants

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

Summas pielāgo 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 pielikumu.

2. Pielāgotās summas, kas minētas 1. punktā, Komisija publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* līdz tā gada 31. martam, kas seko 1. punktā minēto divu kalendāro gadu beigām. Šīs pielāgotās summas stājas spēkā nākamā mēneša pirmajā dienā pēc publicēšanas.";
- 18) direktīvas 11. pantu aizstāj ar šādu:

"11. pants

1. **Ik pēc pieciem gadiem** [...] dalībvalstis apkopojošā veidā publicē ziņojumu par ceļu nodevām un lietošanas maksām, kas iekasētas to teritorijā [...].
2. Saskaņā ar 1. punktu publicētajā ziņojumā iekļauj informāciju par:
 - a) maksu par ārējām izmaksām, kas iekasēta par katru transportlīdzekļa klases, ceļu kategorijas un laikposma kombināciju;
 - b) infrastruktūras lietošanas maksas **vai lietošanas maksas** diferenciāciju atkarībā no **transportlīdzekļu kategorijas un lielas noslodzes** transportlīdzekļa veida [...];
 - c) vidējo svērto infrastruktūras lietošanas [...] maksu un kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no infrastruktūras lietošanas maksas [...];
 - d) kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no maksas par ārējām izmaksām;
 - e) kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no maksas par satiksmes sastrēgumiem;

- f) kopējiem ieņēmumiem, kas gūti no autoceļu nodevām un/vai lietošanas maksām;
- g) informāciju par to ieņēmumu izlietojumu, kas gūti, piemērojot šo direktīvu, un to, kā šie ieņēmumi ir ļāvuši dalībvalstij sasniegt 9. panta 2.[...] punktā minētos mērķus;

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...] ";

[...]19) direktīvas pielikumus groza šādi:

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

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības ne vēlāk kā **[OV: pievienot spēkā stāšanās datumu + 2 gadi]**.
Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

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

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

3. pants

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs

Padomes vārdā
priekšsēdētājs

1) Direktīvas 0., III, IIIa, IIIb un IV pielikumu groza šādi:

a) direktīvas 0. pielikuma 3. iedaļu groza šādi:

[...] [...] [...] iii) pievieno šādu tekstu:

"Euro VI emisijas 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 = kompresijaizdedze.

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

b) III pielikumu groza šādi:

i) pielikuma 2. iedaļu groza šādi:

- 2.1. punktā 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 kilometraču šajā nolūkā drīkst koriģēt ar objektīvi pamatotiem "ekvivalences koeficientiem", piemēram, 4. punktā izklāstītajiem ¹⁰".;

- 2.2. punktā otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

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

ii) pielikuma 4. iedaļā virsrakstu un pirmo ievilkumu aizstāj ar šādu:

"4. LIELAS NOSLODZES TRANSPORTLĪDZEKĻU SATIKSMES DAĻA,
EKVIVALENCES KOEFICIENTI UN KOREKCIJAS MEHĀNISMS

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

¹⁰ Piemērojot ekvivalences koeficientus, dalībvalstis var ņemt vērā autoceļu būvniecības attīstību pa fāzēm vai izmantot ilgstoša lietderīgā mūža cikla pieeju.

- c) direktīvas 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 izvēlas iekasēt maksu par ārējām izmaksām tikai par ceļu tīkla daļu vai daļām, kas sastāv no tās daļas Eiropas tīklā un tās autoceļiem, tāda daļa vai daļas ir jāizvēlas pēc novērtējuma, kurā konstatē, ka:

- transportlīdzekļu izmantošana uz ceļiem, uz kuriem piemēro maksu par ārējām izmaksām, rada lielāku kaitējumu videi nekā vidējie parametri, ko novērtē saskaņā ar gaisa kvalitātes ziņojumiem, valstu emisiju apjomu pārskatiem, satiksmes intensitāti un attiecībā uz troksni – saskaņā ar Direktīvu 2002/49/EK, **vai citiem līdzvērtīgiem datu avotiem**, vai
- maksas par ārējām izmaksām piemērošana citās ceļu tīkla daļās ar šādu sastāvu varētu negatīvi ietekmēt vidi vai ceļu satiksmes drošību, vai arī maksas par ārējām izmaksām piemērošana un iekasēšana būtu saistīta ar nesamērīgām izmaksām.

2. Transportlīdzekļi, ceļi un attiecīgais laiks

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

Attiecīgos gadījumos tās 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 kategorijai un laikposmam nosaka vienotu konkrētu summu. Iegūtā maksas 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 vajadzības 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 apsvērtas 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 maksājumu sistēma mazina autotransporta radīto kaitējumu videi. Vajadzības gadījumā tā reizi divos gados maksas 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 atsaucies 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 par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu ¹¹ (jāizmanto *EMEP/EEA* rokasgrāmata par gaisu piesārņojošo vielu emisiju apjomu pārskatiem ¹²). Piesārņojošo vielu radītās izmaksas naudas izteiksmē aprēķina dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde, kas minēta 7.c panta 4. 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 atsaucēs vērtībām, minētā dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde iekasējamo maksu par satiksmes radītā trokšņa piesārņojumu aprēķina, izmantojot šādu formulu:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

¹¹ 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.).

¹² Eiropas Vides aģentūras metodoloģija: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

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 (pasažieru vieglā automobiļa ekvivalents);
—	a un b		svēršanas koeficienti, ko dalībvalsts nosaka tā, lai iegūtā vidējā svērtā ceļa maksa par trokšņiem katram transportlīdzekļa kilometram atbilstu NCV_j (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 ¹³ 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.

¹³ 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.).

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 2014. gada 16. aprīļa Regulu (ES) Nr. 540/2014 par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni un rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmām, un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 70/157/EEK.

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 atsaucē 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:

- emisiju mērķrādītāja līmeņa izvēli;
- mazināšanas iespēju aplēsi;
- atsaucē scenārija aplēsi;
- riska un zaudējumu novērtēšanu;
- kapitāla svērumu.

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

- d) direktīvas IIIb pielikumu aizstāj ar šādu:

"IIIb PIELIKUMS

MAKSAS PAR ĀRĒJĀM IZMAKSĀM ATSAUCES VĒRTĪBAS

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

1. tabula. Maksas par ārējām izmaksām atsaucē vārtības smagajiem kravas transportlīdzekļiem

<i>Transportlīdzekļa klase</i>	<i>Cents/transportlīdzekļa kilometrs</i>	Piepilsētas⁽¹⁾	Starppilsētu⁽²⁾
<i>Smagie kravas transportlīdzekļi ar maksimāli pieļaujamo pilno masu, kas ir mazāka par [...] 12 tonnām, vai ar divām asīm</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā EURO VI klases transportlīdzekļi, tostarp bezemisiju transportlīdzekļi</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Smagie kravas transportlīdzekļi ar maksimāli pieļaujamo pilno masu no [...] 12 līdz [...] 18</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

<i>tonnām</i> <i>vai ar trim asīm</i>	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā EURO VI klases transportlīdzekļi, tostarp bezemisiju transportlīdzekļi</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Smagie kravas transportlīdzekļi ar maksimāli pieļaujamo pilno masu no [...] 18 līdz [...] 32 tonnām</i> <i>vai ar četrām asīm</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā EURO VI klases transportlīdzekļi, tostarp bezemisiju transportlīdzekļi</i>	2,5	0,3
<i>Smagie kravas transportlīdzekļi ar maksimāli pieļaujamo pilno masu virs [...] 32 tonnām</i> <i>vai ar piecām vai</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5

<i>vairāk asīm</i>	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā EURO VI klases transportlīdzekļi, tostarp bezemisiju transportlīdzekļi</i>	[...] 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.

[**Tabula svītrotā**]

Kalnu apgabalos un ap aglomerācijām [...] 1. un [...] 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.";

da) iestarpina šādu jaunu IIIc 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 maksimāli pieļaujamo pilno masu, kas ir mazāka par 12 tonnām, vai ar divām asīm	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Mazemisiju transportlīdzeklis	2,0
	Bezemisiju transportlīdzeklis	0
Smagie kravas transportlīdzekļi ar maksimāli pieļaujamo pilno masu	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

no 12 līdz 18 tonnām vai ar trim asīm	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Mazemisiju transportlīdzeklis	2,5
	Bezemisiju transportlīdzeklis	0

Transportlīdzekļa klase	Cents/transportlīdzekļa kilometrs	Starppilsētu ceļi (tostarp autoceļi)
Smagie kravas transportlīdzekļi ar maksimāli pieļaujamo pilno masu no 18 līdz 32 tonnām vai ar četrām asīm	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Mazemisiju transportlīdzeklis	3,4
	Bezemisiju transportlīdzeklis	0
Smagie kravas transportlīdzekļi ar maksimāli pieļaujamo pilno masu	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

virs 32 tonnām vai ar piecām vai vairāk asīm	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Mazemisiju transportlīdzeklis	4,0
	Bezemisiju transportlīdzeklis	0

- e) IV pielikumā tabulu ar virsrakstu "Transportlīdzekļu kombinācijas (posmaini transportlīdzekļi un autovilcieni)" aizstāj ar šādu:

"TRANSPORTLĪDZEKĻU KOMBINĀCIJAS (SAKABINĀTI TRANSPORTLĪDZEKĻI UN AUTOVILCIENI)

Dzenošās asis ar pneimatisko vai par līdzvērtīgu atzītu balstiekārtu	Citas dzenošās ass balstiekārtu sistēmas	Bojājumu klase
Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās)	Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās)	

Ne mazāka par	Mazāka par	Ne mazāka par	Mazāka par	
<i>2 + 1 asis</i>				
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	
<i>2 + 2 asis</i>				
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			

<i>2 + 3 asis</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 asis</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 ass</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 asis</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 asis</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 asis</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Vismaz 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III";

- 2) direktīvai pievieno šādu V, VI un VII pielikumu:

"V PIELIKUMS

MINIMĀLĀS PRASĪBAS MAKSAS PAR SATIKSMES SASTRĒGUMIEM IEKASĒŠANAI

Šis pielikums nosaka minimālās prasības maksas par satiksmes sastrēgumu iekasēšanai.

1. Tīkla daļas, kurās iekasē 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 iekasēšanas periodā 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 maksas struktūra ir pārskatāma, publiskota un ir pieejama visiem lietotājiem ar vienādiem nosacījumiem.

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

- visus parametrus, datus un citu informāciju, kas nepieciešama, lai izprastu, kā ir veidota ceļu un transportlīdzekļu klasifikācija un noteikti maksas piemērošanas laikposmi;
- 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 pielikumā noteiktajām atsaucēs vērtībām, tā informē Komisiju par

- 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 šo 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 iekasēšanas sistēma 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 [...] **atsauces vērtības**.

Turpmāk tabulā norādītās [...] **atsauces vērtības** ir piemērojamas mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Maksu 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
Automaģistrāles	[...] 25,9	[...] 23,7
Galvenie ceļi	[...] 61,0	[...] 41,5

VII PIELIKUMS
EMISIJU STANDARTI

Šis pielikums nosaka emisiju standartus attiecībā uz piesārņojošām vielām, pēc kurām saskaņā ar 7.ga 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	10 % mazāk par augstāko likmi	20 % mazāk par augstāko likmi	30 % mazāk par augstāko likmi	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, Direktīvas 2007/46/EK IX pielikumā