



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

Briselē, 2026. gada 14. oktobrī
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

LEĢISLATĪVIE AKTI UN CITI DOKUMENTI

Temats: EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK attiecībā uz maksas diferencēšanu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, pamatojoties uz to CO₂ emisijām, un lai precizētu un vienkāršotu dažus noteikumus

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
DIREKTĪVA (ES) 2026/...**

(... gada ...),

ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK

**attiecībā uz maksas diferencēšanu lielas noslodzes transportlīdzekļiem,
pamatojoties uz to CO₂ emisijām,
un lai precizētu un vienkāršotu dažus noteikumus**

(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 atzinumus¹,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru²,

¹ OV C, C/2023/874, 8.12.2023., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> un OV C, C/2026/880, 27.2.2026., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Eiropas Parlamenta 2026. gada 7. oktobra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes ... lēmums.

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/362³, kas grozīja Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/62/EK⁴, nostiprināja principus “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā”, ieviešot obligātas maksas dažiem transportlīdzekļiem uz to CO₂ emisiju pamata, vai nu mainot infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas atbilstoši transportlīdzekļu CO₂ emisijām, vai piemērojot maksu par ārējām izmaksām saistībā ar CO₂ emisijām.

³ 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>).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Ir lietderīgi precizēt un vienkāršot dažus Direktīvas 1999/62/EK noteikumus, lai atspoguļotu grozījumus, kas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/1610⁵ tika izdarīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/1242⁶, kā arī grozījumus, kas ar Komisijas Regulu (ES) 2022/1379⁷ tika izdarīti Komisijas Regulā (ES) 2017/2400⁸.

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1610 (2024. gada 14. maijs), ar ko groza Regulu (ES) 2019/1242 attiecībā uz CO₂ emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko groza Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Regulu (ES) 2018/956 (OV L, 2024/1610, 6.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁶ 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>).

⁷ Komisijas Regula (ES) 2022/1379 (2022. gada 5. jūlijs), ar ko groza Regulu (ES) 2017/2400 attiecībā uz vidēji smago un smago kravas automobiļu un smago autobusu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu un ievieš elektrotransportlīdzekļus un citas jaunas tehnoloģijas (OV L 212, 12.8.2022., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

⁸ Komisijas Regula (ES) 2017/2400 (2017. gada 12. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011 (OV L 349, 29.12.2017., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) Šai direktīvai būtu jāprecizē datums, no kura piemēro pienākumu diferencēt ceļu lietošanas maksu, pamatojoties uz transportlīdzekļu apakšgrupas CO₂ emisijām. Tādēļ šai direktīvai būtu konsekventi jāatsaucas uz transportlīdzekļu apakšgrupas atsaucē CO₂ emisiju publicēšanu, kuras pieņemtas saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktu. Šai direktīvai būtu jādod arī pietiekams īstenošanas laiks, lai valstu iestādes un nodevu iekasēšanas pakalpojumu sniedzēji minēto transportlīdzekļu apakšgrupu transportlīdzekļus varētu klasificēt CO₂ emisiju klasēs. Dalībvalstīm vajadzētu būt vismaz 12 mēnešiem, lai ieviestu ceļu lietošanas maksas diferenciāciju jaunām transportlīdzekļu apakšgrupām pēc to atsaucē CO₂ emisiju publicēšanas. Paredzamības un vienkāršošanas labad šāda diferenciācija vienmēr būtu jāpiemēro vai nu no 1. jūlija nākamajā gadā pēc jaunas transportlīdzekļu apakšgrupas atsaucē CO₂ emisiju publicēšanas gada, ja minētā publicēšana notikusi pirms 1. jūlija, vai no 1. janvāra otrajā gadā pēc jaunas transportlīdzekļu apakšgrupas atsaucē CO₂ emisiju publicēšanas gada, ja minētā publicēšana notikusi 1. jūlijā vai vēlāk. Pienākumu diferencēt ceļu lietošanas maksu attiecībā uz Regulas (ES) 2019/1242 sākotnēji aptvertajām transportlīdzekļu apakšgrupām piemēro kopš 2023. gada 13. maija, kas ir divi gadi pēc Komisijas Īstenošanas lēmuma (ES) 2021/781⁹ publicēšanas dienas.

⁹ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2021/781 (2021. gada 10. maijs) par to, lai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1242 publicētu sarakstu, kurā par 2019. gada pārskata periodu katram ražotājam norādītas noteiktas CO₂ emisiju vērtības, kā arī norādītas visu Savienībā reģistrēto jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas un atsaucē CO₂ emisijas (OV L 167, 12.5.2021., 47. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) Šai direktīvai būtu jāprecizē datums, no kura piemēro atsaucē CO₂ emisiju korekcijas, kas pieņemtas, ievērojot Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 2. punktu. Dalībvalstīm vajadzētu būt vismaz 12 mēnešiem, lai ieviestu koriģētās atsaucē CO₂ emisijas. Paredzamības un vienkāršošanas labad koriģētās atsaucē CO₂ emisijas vienmēr būtu jāpiemēro vai nu no 1. jūlija nākamajā gadā pēc to publicēšanas gada, ja minētā publicēšana notikusi pirms 1. jūlija, vai no 1. janvāra otrajā gadā pēc to publicēšanas gada, ja minētā publicēšana notikusi 1. jūlijā vai vēlāk. Tomēr Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2025/2545¹⁰ koriģēja atsaucē CO₂ emisijas transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD un 10-LH, kuras piemēro no 2025. gada pārskata perioda. Emisiju samazinājuma trajektorijas definīcija, kas ieviesta ar Direktīvu (ES) 2022/362, nosaka, ka koriģētās vērtības piemēro no pārskata perioda, kas sākas pēc akta, kurā ietvertas minētās koriģētās vērtības, piemērošanas sākuma datuma. Tādēļ tās tiek piemērotas no 2026. gada 1. jūlija, un, lai nodrošinātu juridisko noteiktību, būtu nepārprotami jā saglabā piemērošanas sākuma datums – 2026. gada 1. jūlijs.

¹⁰ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2025/2545 (2025. gada 15. decembris), ar ko, nosakot koriģētās atsaucē CO₂ emisijas un precizējot reprezentatīvo transportlīdzekļu noteikšanas metodiku, groza Īstenošanas regulu (ES) 2025/2335 (OV L, 2025/2545, 16.12.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) Šai direktīvai būtu jā saglabā emisiju samazinājuma trajektorijas definīcijas nozīme Direktīvā 1999/62/EK, kāda tā tika ieviesta ar Direktīvu (ES) 2022/362. Regula (ES) 2024/1610 grozīja Regulu (ES) 2019/1242, ieviešot 43 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju 2030. gadam. Minētā izmaiņa ietekmē Direktīvā 1999/62/EK noteiktās emisiju samazinājuma trajektorijas slīpumu laikposmā līdz 2030. gadam, to ieskaitot. Tāpēc dažu CO₂ emisiju klašu robežvērtības gadiem laikposmā līdz 2030. gadam, to ieskaitot, ir striktākas nekā robežvērtības 2031. un turpmākiem gadiem. Regulas (ES) 2024/1610 pieņemšanas rezultātā iegūtā emisiju samazinājuma trajektorijas forma nebija plānota. Tādēļ būtu jāatjauno emisiju samazinājuma trajektorijas sākotnējā forma, grozot Direktīvu 1999/62/EK, lai noteiktu 30 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju 2030. gadam. Ir iespējams, ka līdz minētās izmaiņas piemērošanas sākšanai daži transportlīdzekļi tiks klasificēti CO₂ emisiju klasē, izmantojot emisiju samazinājuma trajektoriju, kuras pamatā ir 43 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājs 2030. gadam. Lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret transportlīdzekļiem, kuri CO₂ emisiju klasē tiek klasificēti pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, dalībvalstīm būtu jāpārklasificē tie transportlīdzekļi, kuru klasifikācijas pamatā ir 43 % mērķrādītājs, izmantojot emisiju samazinājuma trajektoriju, kuras pamatā ir 30 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājs 2030. gadam. Lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi pieder pie vienas un tās pašas CO₂ emisiju klases, neatkarīgi no tā, kur Savienībā tie pārvietojas, dalībvalstīm pārklasificēšana būtu jāpiemēro no tās pašas dienas, proti, šīs direktīvas pēdējās transponēšanas dienu.

- (6) Šai direktīvai būtu jāprecizē, kā CO₂ emisiju klasēs klasificēt transportlīdzekļus, kuriem ir klientam paredzētās informācijas datne, kā definēts Regulā (ES) 2017/2400, un kuri pirmo reizi reģistrēti pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma datuma. Attiecībā uz transportlīdzekļu apakšgrupām ar 2021. vai 2025. gada atsaucē periodu, kā noteikts Regulā (ES) 2019/1242, atšķiras datums, kurā sākas to emisiju samazinājuma trajektorija, un ražotājiem noteiktais galējais termiņš, kad jauniem transportlīdzekļiem jāpievieno klientam paredzētās informācijas datne, kas izdota saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400. Emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma datums transportlīdzekļu apakšgrupai ir atsaucē perioda pirmā diena minētajai transportlīdzekļu apakšgrupai, kā noteikts Regulas (ES) 2019/1242 I pielikumā. Ražotājiem noteiktais galējais termiņš, kad jauniem transportlīdzekļu apakšgrupas transportlīdzekļiem jāpievieno klientam paredzētās informācijas datne, ir noteikts Regulā (ES) 2017/2400. Attiecībā uz minētajām transportlīdzekļu apakšgrupām ražotājiem noteiktais galējais termiņš, kad jāpievieno klientam paredzētās informācijas datne, beidzas pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma datuma. Direktīvā 1999/62/EK nav norādīts, kā CO₂ emisiju klasēs klasificēt transportlīdzekļus, kuri pirmo reizi reģistrēti pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma datuma. Dalībvalstīm būtu kādā CO₂ emisiju klasē jāklasificē tie transportlīdzekļi, attiecībā uz kuriem īpašnieks var pierādīt, ka transportlīdzekļa CO₂ emisijas ir norādītas klientam paredzētās informācijas datnē. CO₂ emisiju klases robežvērtības pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma datuma ir tās, kuras norādītas emisiju samazinājuma trajektorijas pirmajam gadam.

- (7) Šai direktīvai būtu jāprecizē, kā CO₂ emisiju klasēs klasificēt profesionālos transportlīdzekļus. Regula (ES) 2019/1242 nošķir profesionālus transportlīdzekļus, piemēram, atkritumu savākšanai vai celtniecības darbiem izmantotos, no citu veidu transportlīdzekļiem. Minēto transportlīdzekļu emisiju daļa lielas noslodzes sektorā ir aptuveni 2 %, un tie galvenokārt pārvietojas pilsētās. Pēc Regulas (ES) 2024/1610 pieņemšanas profesionālus transportlīdzekļus par tādiem identificē tikai pēc to pirmās reģistrācijas. Tādēļ jauna transportlīdzekļa klientam paredzētās informācijas datnē nav informācijas par transportlīdzekļa profesionālo raksturu. Tādēļ profesionālus transportlīdzekļus, tos klasificējot kādā no CO₂ emisiju klasēm, nevar atzīt par piederošiem profesionālajai apakšgrupai. Objektīvu un praktisku iemeslu dēļ profesionāli transportlīdzekļi Direktīvas 1999/62/EK vajadzībām būtu jāuzskata par piederošiem attiecīgai ne-profesionālu transportlīdzekļu apakšgrupai.

- (8) Modernizēšana, kas parasti nozīmē transportlīdzekļa tehnisko raksturlielumu grozīšanu pēc tā pirmās reģistrācijas, tostarp fiziskas vai programmatūras izmaiņas, varētu palīdzēt samazināt transportlīdzekļa emisijas vai ietekmēt tā emisiju rādītājus. Pašreizējais tiesiskais regulējums neļauj noteikt modernizētu transportlīdzekļu CO₂ emisijas. Lai modernizētus transportlīdzekļus varētu klasificēt CO₂ emisiju klasēs, ņemot vērā modernizācijas procesa ietekmi, Komisijai būtu jāizvērtē modernizētu transportlīdzekļu CO₂ emisiju noteikšanas iespējas, ņemot vērā iespējamo ietekmi uz Regulas (ES) 2019/1242 piemērošanu un efektivitāti, un attiecīgā gadījumā būtu jāiesniedz priekšlikums šīs direktīvas grozīšanai. Tā kā nav šādu vispārīgu noteikumu par modernizētu transportlīdzekļu CO₂ emisiju noteikšanu, šai direktīvai būtu jāprecizē, kā CO₂ emisiju klasēs klasificē modernizētus bezemisiju transportlīdzekļus. Regulā (ES) 2019/1242 ražotājiem noteikti jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji. Atbilstoši minētajai regulai ražotāji jo īpaši gūst labumu no bezemisiju transportlīdzekļu laišanas tirgū. Direktīva 1999/62/EK atbalsta pieprasījumu pēc minētajiem transportlīdzekļiem, piešķirot samazinātas infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas saskaņā ar CO₂ emisiju 5. klasi. Bezemisiju transportlīdzekļu pašreizējais trūkums ir mazāka sniedzamība nekā tradicionālajiem transportlīdzekļiem.

Lai palielinātu bezemisiju transportlīdzekļa sniedzamību, ir iespējams transportlīdzekļus modernizēt, aizstājot akumulatoru bateriju paketi ar degvielas ģeneratoru. Šādi modernizēti transportlīdzekļi tādējādi kļūst par hibrīda transportlīdzekļiem. Atbilstoši Direktīvai 1999/62/EK transportlīdzekļus klasificē CO₂ emisiju klasēs saskaņā ar transportlīdzekļa dokumentāciju, ko ražotāji sniedz pirms transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas. Tas nozīmē, ka esošajā tiesiskajā regulējumā šādi modernizēti transportlīdzekļi turpinātu gūt labumu no samazinātām maksām atbilstoši CO₂ emisiju 5. klasei, neraugoties uz to, ka tajos izmanto degvielas ģeneratoru. Tomēr tas, ka minētā labuma gūšana tiek turpināta, kropļo kravu autopārvadājumu tirgu par sliktu pārvadātājiem, kuri izmanto nemodernizētus bezemisiju transportlīdzekļus, un tas neatspoguļo emisiju faktiskos samazinājumus šādu modernizētu transportlīdzekļu darbībā Regulas (ES) 2019/1242 vajadzībām. Lai nodrošinātu, ka visi transportlīdzekļi tiek klasificēti CO₂ emisiju klasēs, pamatojoties uz Regulā (ES) 2017/2400 minētā simulācijas rīka (transportlīdzekļa enerģijas patēriņa aprēķināšanas rīks — *VECTO*) rezultātiem, bezemisiju transportlīdzekļi, kuri ir modernizēti, uzstādot ar degvielu darbināmu motoru, atbilstoši Direktīvai 1999/62/EK būtu jāuzskata par piederošiem CO₂ emisiju 1. klasei.

- (9) Šai direktīvai būtu jāprecizē, kā CO₂ emisiju klasēs klasificēt duālas degvielas transportlīdzekļus. Regulā (ES) 2017/2400 ir noteikts, ka ražotājiem no 2024. gada 1. janvāra ir jāizdod duālas degvielas transportlīdzekļiem klientam paredzētās informācijas datne. Taču daži duālas degvielas transportlīdzekļi tika reģistrēti pirms minētā datuma bez klientam paredzētās informācijas datnes. Transportlīdzekļi, kuri tika pirmo reizi reģistrēti pirms minētā datuma, nevar iegūt labvēlīgākas nodevu likmes un no konkurences viedokļa varētu būt neizdevīgāki nekā līdzīgi transportlīdzekļi, kuri reģistrēti pēc minētā datuma. Ražotājiem ir iespēja noteikt jau reģistrēta transportlīdzekļa CO₂ emisijas, veicot jaunu simulāciju, kurā ņemtas vērā Regulas (ES) 2017/2400 jaunākās prasības. Dalībvalstīm šādu simulāciju rezultāts būtu jāpieņem kā transportlīdzekļa CO₂ emisiju pierādījums. Komisijai būtu jānovērš neatļautas simulācijas rezultātu izmantošana, uzraugot, kā ražotāji izmanto minēto iespēju. Tādēļ ražotājam, kas nolemj izmantot minēto iespēju, tas būtu jāpaziņo Komisijai. Dalībvalstīm dokuments, kas ietver šādas simulācijas rezultātus, būtu jāpieņem tikai tad, ja tas saņemts tieši no ražotāja digitālā formātā, jo tad tas ir mazāk pakļauts viltošanai, un ja minētajam ražotājam ir adresēts labvēlīgs Komisijas lēmums.

- (10) Direktīva 1999/62/EK paredz tās tvēruma paplašināšanu, lai iekļautu transportlīdzekļu apakšgrupas, kuras aptver Regula (ES) 2017/2400, bet vēl neaptver Regula (ES) 2019/1242. Tomēr Regula (ES) 2024/1610 paplašināja Regulas (ES) 2019/1242 tvērumu, lai tas atbilstu Regulas (ES) 2017/2400 tvērumam. Tādēļ attiecīgie Direktīvas 1999/62/EK noteikumi ir novecojuši un būtu jāsvītrot, lai vienkāršotu minētās direktīvas tekstu.
- (11) Direktīva (ES) 2022/362 transportlīdzekļiem ievieša infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas diferenciāciju atbilstoši to CO₂ emisiju klasei kā ieguldījumu CO₂ emisiju samazināšanā autotransportā. Lai sekmētu bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, dalībvalstīm tika ļauts bezemisiju transportlīdzekļus uz laiku atbrīvot no ceļu lietošanas maksas. Lai papildinātu šādu pasākumu, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai attiecībā uz infrastruktūras lietošanas maksu vai lietošanas maksu paredzēt atbilstīgu samazinājumu mazemisiju transportlīdzekļiem. Lai nodrošinātu papildināmību starp pasākumiem, kuru mērķis ir atbalstīt pieprasījumu pēc bezemisiju transportlīdzekļiem un mazemisiju transportlīdzekļiem, minētajai iespējai vajadzētu būt pieejamai tikai apvienojumā ar pasākumiem, ko piemēro bezemisiju transportlīdzekļiem, un pēc 2031. gada 30. jūnija tā būtu jāierobežo noteiktā maksimālā 50 % samazinājuma līmenī.

- (12) Lai gan efektīvas piekabes spēj samazināt parasto transportlīdzekļu CO₂ emisijas un palielināt transportlīdzekļu sniedzamību, šī direktīva nenodrošina juridisko pamatu dalībvalstīm ņemt vērā piekabju raksturlielumus, nosakot autoceļu nodevu likmes. Komisijai būtu jāizvērtē iespējas ieviest autoceļu nodevu diferenciāciju, pamatojoties uz piekabju raksturliumiem. Šādām īstenošanas iespējām nevajadzētu prasīt lielas pūles no pārvadātājiem, un esošajās autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmās tās būtu jāspēj ieviest izmaksu ziņā efektīvā veidā. Komisijai būtu jāapsver dažādas tirgū pieejamās tehnoloģijas un aprīkojums, tostarp esošo piekabju parku modernizācija, un kopējais enerģijas samazinājums, ko rada šo tehnoloģiju un aprīkojuma izmantošana. Komisijai būtu pienācīgi jāņem vērā jebkuru izmēģinājuma projektu rezultāti minētajā jomā un būtu jāapsver administratīvais slogs, darbības ierobežojumi, tirgū esošo tehnoloģiju ekonomiskie parametri un rentabilitāte.

- (13) Dalībvalstu sadarbības mehānismi datu apmaiņai saistībā ar transportlīdzekļu klasifikācijas parametriem spēj vienkāršot administratīvos procesus un atvieglot savstarpēju atzīšanu. Tāpēc Komisijai būtu jākoordinē darbs ekspertu grupā, lai apzinātu paraugpraksi, veicinātu paraugprakses apmaiņu un nāktu klajā ar ierosinājumiem par kopīgu pieeju. Minētā darba ietvaros būtu jānovērtē, vai ir piemēroti izmantot esošos mehānismus, piemēram, transportlīdzekļa elektronisko atbilstības sertifikātu, informācijas apmaiņu atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai (ES) 2019/520¹¹ un informācijas apmaiņu par transportlīdzekļu reģistrācijas datiem.
- (14) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, proti, nodrošināt to noteikumu konsekventu piemērošanu visā Savienībā, ar kuriem lielas noslodzes transportlīdzekļus klasificē CO₂ emisiju klasēs un attiecīgi maina infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet to mēroga un iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (15) Tādēļ Direktīva 1999/62/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520 (2019. gada 19. marts) par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (OV L 91, 29.3.2019., 45. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

1. pants

Direktīvu 1999/62/EK groza šādi:

1) direktīvas 2. panta 1. punktu groza šādi:

a) punkta 28) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“28) “CO₂ emisijas” lielas noslodzes transportlīdzeklim ir tā īpatnējās CO₂ emisijas (gCO₂/t-km), ja tas ir smagais kravas transportlīdzeklis, vai tā īpatnējās CO₂ emisijas (gCO₂/p-km), ja tas ir autobuss vai tālsatiksmes autobuss, kā norādīts tā klientam paredzētās informācijas datnē, kā noteikts Komisijas Regulas (ES) 2017/2400* IV pielikuma II daļā;

* Komisijas Regula (ES) 2017/2400 (2017. gada 12. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011 (OV L 349, 29.12.2017., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).”;

b) punkta 29) apakšpunktā a) punktu aizstāj ar šādu:

“a) lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1242* 3. panta 11. punkta a) vai
b) apakšpunktā; vai

* 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>).”;

c) punkta 30) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“30) “mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis, kā definēts Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 12) punktā;”;

d) punkta 35) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“35) “transportlīdzekļu grupa” ir transportlīdzekļu grupa, kā minēts Regulas (ES) 2017/2400 4. panta pirmajā daļā;”;

e) punkta 37) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“37) “emisiju samazinājuma trajektorija” transportlīdzekļu apakšgrupai (sg) ir CO₂ emisiju samazinājuma trajektorija smagajiem kravas transportlīdzekļiem (ET_{sg,Y}) vai autobusiem un tālsatiksmes autobusiem (ET_{p_{sg},Y}), kas noteikta saskaņā Regulas (ES) 2019/1242 I pielikuma 5.1.2.1. punktu un koriģēta šādi:

a) gadiem $Y \leq 2030$ CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītājs 2030. gadam (rf_{sg,Y} vai rfp_{sg,Y}, kur Y=2030) ir 30 %; un

b) gadiem $Y > 2030$ mērķrādītāja koeficients (RET_{sg,Y} vai RET_{p_{sg},Y}) ir 0,7;”;

f) punkta 38) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“38) “atsauces CO₂ emisijas” ir atsauces CO₂ emisijas, kā definēts Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 1) punktā;”;

2) direktīvas 2. panta 2. punkta ievaddaļu aizstāj ar šādu:

“2. Šā panta 1. punkta 3) apakšpunkta nolūkā:”;

3) direktīvas 7.gā pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalstis diferencē infrastruktūras lietošanas maksas un lietošanas maksas lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar šo pantu.

Dalībvalstis piemēro minēto diferenciāciju transportlīdzekļu apakšgrupām, uz kurām attiecas Regula (ES) 2019/1242, pēc minēto transportlīdzekļu apakšgrupu atsauces CO₂ emisiju publicēšanas saskaņā ar minētās regulas 11. panta 1. punktu. Minēto diferenciāciju piemēro vai nu no 1. jūlija nākamajā gadā pēc publicēšanas gada, ja publicēšana notikusi pirms 1. jūlija, vai no 1. janvāra otrajā gadā pēc publicēšanas gada, ja publicēšana notikusi 1. jūlijā vai vēlāk. Tomēr transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD un 10-LH dalībvalstis piemēro minēto diferenciāciju vēlākais no 2023. gada 13. maija.

Atsauces CO₂ emisijas, kā tās koriģētas, ievērojot Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 2. punktu, dalībvalstis piemēro vai nu no 1. jūlija nākamajā gadā pēc koriģēto atsauces CO₂ emisiju publicēšanas gada, ja publicēšana notikusi pirms 1. jūlija, vai no 1. janvāra otrajā gadā pēc publicēšanas gada, ja publicēšana notikusi 1. jūlijā vai vēlāk. Taču transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD un 10-LH dalībvalstis piemēro atsauces CO₂ emisijas, kā tās koriģētas, no 2026. gada 1. jūlija.

Neskarot šā panta 3. punktā paredzēto samazinājumu likmes, no 2022. gada 24. marta līdz 2031. gada 30. jūnijam dalībvalstis var paredzēt samazinātas infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas likmes vai atbrīvot no infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas jebkuras transportlīdzekļu grupas bezemisiju transportlīdzekļiem. Minētajā laikposmā, ar noteikumu, ka attiecībā uz bezemisiju transportlīdzekļiem ir ieviests atbrīvojums no infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas, dalībvalstis var piemērot infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas likmes atbilstīgu samazinājumu mazemisiju transportlīdzekļiem, kas nepārsniedz 75 % salīdzinājumā ar CO₂ emisiju 1. klases transportlīdzekļiem piemēroto maksu, kā noteikts šā panta 2. punktā. No 2031. gada 1. jūlija šādus samazinājumus bezemisiju transportlīdzekļiem ierobežo līdz 75 % salīdzinājumā ar maksu, ko piemēro CO₂ emisiju 1. klases transportlīdzekļiem. No 2031. gada 1. jūlija infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas likmes samazinājumu mazemisiju transportlīdzekļiem var piemērot tikai tad, ja bezemisiju transportlīdzekļiem ir noteikta lielāka samazinājuma likme, un to ierobežo līdz 50 % salīdzinājumā ar maksu, ko piemēro CO₂ emisiju 1. klases transportlīdzekļiem.”;

b) panta 2. punktam pievieno šādas daļas:

“Dalībvalstis nodrošina, ka transportlīdzekļi, kuri klasificēti CO₂ emisiju 1. vai 2. klasē, izmantojot emisiju samazinājuma trajektoriju, kuras pamatā ir 43 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājs 2030. gadam, tiek pārklassificēti, izmantojot emisiju samazinājuma trajektoriju, kuras pamatā ir 30 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājs 2030. gadam.

Par derīgiem pārklassificēšanai kādā no CO₂ emisijas klasēm dalībvalstis uzskata visus transportlīdzekļus, attiecībā uz kuriem ceļa lietotājs var sniegt pierādījumu par CO₂ emisijām klientam paredzētās informācijas datnē, kas izdota saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 9. pantu. Ja transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas datums ir pirms tās transportlīdzekļu apakšgrupas, kurai transportlīdzeklis pieder, emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma datuma, tad piemēro minētās apakšgrupas emisiju samazinājuma trajektorijas pirmā gada vērtības.

Dalībvalstis Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 9. punktā definētos profesionālos transportlīdzekļus uzskata par piederošiem attiecīgajai neprofesionālo transportlīdzekļu apakšgrupai.

Dalībvalstis nepiemēro atbilstoši CO₂ emisiju 5. klasei samazinātas maksas bezemisiju transportlīdzekļiem, kuri modernizēti, uzstādot ar degvielu darbināmu motoru, kas ģenerē elektroenerģiju vai līdzdarbojas transportlīdzekļa gaitas nodrošināšanā. Tā vietā dalībvalstis piemēro maksas atbilstoši CO₂ emisiju 1. klasei.

Transportlīdzekļa ražotāji var izmantot Regulas (ES) 2017/2400 5. pantā minēto simulācijas rīku, lai noteiktu Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 21) punktā definētā duālas degvielas transportlīdzekļa CO₂ emisijas pēc tā ražošanas datuma, ja minētā transportlīdzekļa ražošanas datums ir pirms 2024. gada 1. janvāra. Ražotājs, kas iecerējis izmantot minēto iespēju, paziņo Komisijai par savu ieceri šādi rīkoties, un Komisija lemj, vai minētais ražotājs var izmantot simulācijas rīku šajā daļā noteiktajam nolūkam, un paziņo savu lēmumu minētajam ražotājam. Lai transportlīdzekli klasificētu kādā CO₂ emisiju klasē, dalībvalstis pieņem ražotāju veiktu simulāciju kā transportlīdzekļa CO₂ emisiju pierādījumu, ar noteikumu, ka attiecīgais ražotājs minētās simulācijas rezultātus attiecīgajai dalībvalstij nosūta tieši un digitālā formātā kopā ar Komisijas lēmumu, kas paziņots minētajam ražotājam.”;

- c) panta 7. punktu svītrot;

d) pievieno šādu punktu:

“12. Komisija līdz 2029. gada 30. jūnijam izvērtē šādas iespējas:

- a) ļaut dalībvalstīm diferencēt autoceļu nodevas, pamatojoties uz piekabju raksturlielumiem, ņemot vērā konkrētos apstākļus dažādās dalībvalstīs, piemēram, piekabju parku neviendabīgumu, dažādās tehnoloģijas un aprīkojumu tirgū un kopējo enerģijas samazinājumu, ko rada šo tehnoloģiju un aprīkojuma izmantošana; un
- b) noteikt CO₂ emisijas modernizētiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem un piekabēm.

Komisija apsver šā punkta pirmajā daļā minēto risinājumu iespējamo ietekmi uz Regulas (ES) 2019/1242 piemērošanu un efektivitāti. Komisija pienācīgi ņem vērā jebkuru izmēģinājuma projektu rezultātus minētajā jomā un apsver administratīvo slogu, darbības ierobežojumiem, tirgū esošo tehnoloģiju ekonomiskajiem parametriem un izmaksu lietderību. Pamatojoties uz minēto novērtējumu, Komisija var attiecīgā gadījumā iesniegt leģislatīvu priekšlikumu grozīt šo direktīvu.”;

4) direktīvas 8. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Šā panta 1. punktā minētās vienotās lietošanas maksu sistēmas gadījumā pēdējais termiņš, no kura piemēro 7.ga panta 1. punktā minēto diferenciaciju transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD un 10-LH, ir 2025. gada 25. marts.”;

5) direktīvas 9.b pantam pievieno šādu daļu:

“Lai atvieglotu tādas informācijas apmaiņu par transportlīdzekļiem, kas attiecas uz transportlīdzekļu klasifikācijas parametriem, kā definēts Direktīvas (ES) 2019/520 2. panta 17) punktā, un lai panāktu savstarpēju atzīšanu dalībvalstīs transportlīdzekļu klasifikācijas un izpildes vajadzībām, Komisija koordinē darbu 9.e panta 4. punktā minētajā ekspertu grupā, lai apzinātu un veicinātu paraugprakses apmaiņu un nāktu klajā ar ierosinājumiem kopīgai pieejai.”.

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, līdz 2027. gada 31. decembrim. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

No 2028. gada 1. janvāra dalībvalstis piemēro pasākumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu:

- a) šīs direktīvas 1. panta 1. punkta e) apakšpunktu; un
- b) šīs direktīvas 1. panta 3. punkta b) apakšpunktu, ciktāl ar minēto punktu Direktīvas 1999/62/EK 7.gā panta 2. punktam pievieno trešo daļu.

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

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus tos valstu 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.

..., ...

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs / priekšsēdētāja*