



Briselē, 2025. gada 2. oktobrī
(OR. en)

13259/25

Starpiestāžu lieta:
2023/0134 (COD)

TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428

PRIEKŠLIKUMS

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

Saņemšanas datums: 2025. gada 2. oktobris

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretāre *Thérèse BLANCHET*

Temats: Grozīts priekšlikums
EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK, Padomes Direktīvu 1999/37/EK un
Direktīvu (ES) 2019/520 attiecībā uz CO2 emisiju klasi lielas noslodzes
transportlīdzekļiem ar piekabēm un precizē un vienkāršo dažus
noteikumus

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2025) 589 final.

Pielikumā: COM(2025) 589 final

Briselē, 2.10.2025.
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Grozīts priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK, Padomes Direktīvu 1999/37/EK un Direktīvu (ES) 2019/520 attiecībā uz CO₂ emisiju klasi lielas noslodzes transportlīdzekļiem ar piekabēm
un precizē un vienkāršo dažus noteikumus**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Eiropas Komisijas politiskajās pamatnostādņēs 2024.–2029. gadam¹ noteikts, ka Komisijai būtu jā sagatavo priekšlikumi Eiropas Savienības tiesību aktu vienkāršošanai un konsolidācijai. Paziņojumā “Vienkāršāka un ātrāka Eiropa”² noteikts, ka tiesību aktiem jābūt viegli saprotamiem un īstenojamiem, skaidri formulētiem un nepārprotamiem.

Ar šo grozošās direktīvas grozīto priekšlikumu tiktu mainīti daži Direktīvas 1999/62/EK³ noteikumi, kuri satur atsauces uz citiem ES tiesību aktiem, lai tos padarītu skaidrākus, vienkāršākus un precīzākus.

Sākotnējo šīs grozošās direktīvas priekšlikumu (turpmāk – “sākotnējais priekšlikums”) Komisija pieņēma 2023. gada 4. maijā⁴. Sākotnējā priekšlikuma mērķis bija ieviest noteikumus, lai piekabju ietekmi uz smago kravas transportlīdzekļu sastāvu CO₂ emisijām iekļautu ceļu lietošanas maksas noteikšanas shēmās, kas diferencē ceļu lietošanas maksu atkarībā no transportlīdzekļu CO₂ emisijām. Ar to tiktu mainīti arī daži direktīvas noteikumi, kuri satur atsauces uz citiem ES tiesību aktiem, lai nodrošinātu to juridisko skaidrību.

Direktīva 1999/62/EK reglamentē autoceļu nodevu un lietošanas maksu piemērošanu par ceļu infrastruktūras izmantošanu. Direktīvas pamatā ir princips “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā”. Princips “piesārņotājs maksā” ļauj noteikt ceļu lietošanas maksas, pamatojoties uz transportlīdzekļu vidisko sniegumu, lai autoparka atjaunošanu virzītu tā, ka tiek mazināta autotransporta negatīvā ietekme uz vidi.

Direktīva 1999/62/EK tika grozīta ar Direktīvu (ES) 2022/362⁵, lai līdz ar citām izmaiņām dotu iespēju noteikt ceļu lietošanas maksu, pamatojoties uz transportlīdzekļu CO₂ emisijām. Šī sistēma sniedz autotransporta nozarei iespēju dot savu ieguldījumu ES klimata un enerģijas mērķrādītāju sasniegšanā. Tādēļ direktīva satur vairākas atsauces uz ES tiesību aktiem, kuri reglamentē lielas noslodzes transportlīdzekļu (*HDI*) CO₂ emisijas. Konkrēti, šo jomu ES reglamentē Regula (ES) 2019/1242, kas nosaka jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_en?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_EN.pdf.

² Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Vienkāršāka un ātrāka Eiropa: paziņojums par īstenošanu un vienkāršošanu” (COM(2025) 47 final).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par ceļu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK, Padomes Direktīvu 1999/37/EK un Direktīvu (ES) 2019/520 attiecībā uz CO₂ emisiju klasi lielas noslodzes transportlīdzekļiem ar piekabēm.

⁵ 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>).

emisijas standartus⁶, un Komisijas Regula (ES) 2017/2400, kas attiecas uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju noteikšanu⁷.

Pēc sākotnējā priekšlikuma pieņemšanas minētajās regulās ir izdarīti grozījumi, kas ietekmē Direktīvas 1999/62/EK noteikumus, kuri satur atsauci uz minētajām regulām. Tas mazināja juridisko skaidrību un pastiprināja īstenošanas un administratīvos šķēršļus. Turklāt pēc grozījumu izdarīšanas minētajās regulās daži Direktīvas 1999/62/EK noteikumi kļuva lieki.

Regula (ES) 2019/1242 tika grozīta ar Regulu (ES) 2024/1610⁸. Galvenās izmaiņas ietvēra jaunu CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju noteikšanu laikposmam līdz 2040. gadam un jaunu transportlīdzekļu grupu iekļaušanu tās tvērumā. Turklāt šīs regulas sākotnējā struktūra tika izmainīta, lai dažas mijnoredes uz to gan Direktīvā 1999/62/EK, gan sākotnējā priekšlikumā nebūtu vajadzīgas. Komisijas Regula (ES) 2017/2400 tika grozīta ar Komisijas Regulu (ES) 2022/1379⁹. Klientam paredzētās informācijas datnei, kas ir dokuments ar norādi par jaunu transportlīdzekļu CO₂ emisijām, tika izmainīta struktūra.

Šajā grozījuma priekšlikumā saglabāti sākotnējā priekšlikuma mērķi (proti, attiecībā uz piekabju ietekmi). Pirmkārt, līdz ar to tiktu koriģētas Direktīvā 1999/62/EK esošās atsauces uz minētajām regulām, lai uzlabotu minēto noteikumu juridisko skaidrību. Otrkārt, tiktu nodrošināts pietiekams sagatavošanās laiks Regulā (ES) 2019/1242 veikto izmaiņu īstenošanai, kuras atspoguļotas Direktīvā 1999/62/EK, piem., jaunu transportlīdzekļu apakšgrupu iekļaušanai¹⁰. Treškārt, lai nodrošinātu harmonizētu pieeju visā ES, tiktu iekļauti mērķorientēti noteikumi ar norādēm, kā rīkoties ar dažiem minēto regulu aptvertiem transportlīdzekļiem gadījumos, kas varētu izraisīt neviennozīmīgu interpretāciju atbilstoši Direktīvai 1999/62/EK.

Šis priekšlikums tiek iesniegts vienu gadu pēc Regulas (ES) 2024/1610 pieņemšanas, lai precizētu, kā ar minēto regulu ieviestās izmaiņas būtu jāīsteno Direktīvā 1999/62/EK. Neparedzētās izmaiņas emisiju samazināšanas trajektorijā, kuras nosaka iekļaušanu transportlīdzekļu CO₂ emisiju klasēs, stāsies spēkā 2026. gada 1. jūlijā¹¹.

Ar šo priekšlikumu tiek arī vienkāršota Direktīva 1999/62/EK, svītrojot noteikumus, kuri ļauj paplašināt minētās direktīvas tvērumu, iekļaujot transportlīdzekļu grupas, kuras jau aptver Regula (ES) 2017/2400, bet vēl neaptver Regula (ES) 2019/1242. Iesākumā abu regulu

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) 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>).

⁸ 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>).

⁹ 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>).

¹⁰ Sk. Direktīvas (ES) 2022/362 29. apsvērumu.

¹¹ Sk. detalizēto skaidrojumu par 2. panta 1. punkta 37) apakšpunktu.

tvērumi bija atšķirīgi. Taču Regula (ES) 2024/1610 paplašināja Regulas (ES) 2019/1242 tvērumu tā, ka tagad tas atbilst Regulas (ES) 2017/2400 tvērumam. Līdz ar to Direktīvas 1999/62/EK noteikumi, kas deva iespēju sasaistīt divu minēto regulu tvērumus, kļuva lieki, un tos var svītrot.

Tā paša iemesla dēļ Komisijas plāno atcelt Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2023/2698¹², kad atsauces CO₂ emisijas 1., 2., 3., 11., 12. un 16. transportlīdzekļu apakšgrupai būs publicētas saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktu pieņemtajos īstenošanas aktos. Šā īstenošanas lēmuma aptvertās transportlīdzekļu apakšgrupas pašlaik aptver Regula (ES) 2019/1242, un ir plānots publicēt atsauces CO₂ emisijas minētajām transportlīdzekļu apakšgrupām atbilstīgi minētajai regulai. Direktīvā 1999/62/EK jau ir noteikts, ka tad, kad atsauces CO₂ emisijas ir publicētas atbilstoši Regulai (ES) 2019/1242, būtu jāizmanto minētās vērtības, nevis tās, kuras publicētas atbilstoši Direktīvai 1999/62/EK.

Šis priekšlikums palīdz sasniegt ES tiesību aktu augstas kvalitātes un konsekvences mērķi. Tas piešķir lielāku juridisko skaidrību, tādējādi ļaujot valstu administrācijām un uzņēmējiem skaidrāk saprast savas tiesības un pienākumus.

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

Šā priekšlikuma mērķis ir koriģēt Direktīvas 1999/62/EK noteikumus, kuri satur atsauces uz dažām regulām un kļuvuši neskaidri pēc grozījumu izdarīšanas minētajās regulās, un atbrīvoties no dažiem noteikumiem, kuri kļuvuši lieki. Ierosinātās izmaiņas (kopā ar sākotnējā priekšlikumā iekļautajām) saskan ar to pasākumu būtību, kuri pieņemti atbilstoši Direktīvai (ES) 2022/362.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šis priekšlikums attiecas uz Direktīvā 1999/62/EK esošajām atsaucēm uz Regulu (ES) 2019/1242 un uz Komisijas Regulu (ES) 2022/1379. Jānodrošina mijnoražu konsekvence, ņemot vērā izmaiņas minētajās regulās, kas jau ir veiktas un tiks veiktas (ciktāl tās paredzamas).

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

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

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Saskaņā ar LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu transporta jomas regulēšana ir ES un dalībvalstu dalītā kompetencē. Taču esošos ES noteikumus var pielāgot tikai ES. Tas ir gadījums ar Direktīvā 1999/62/EK esošo atsauču uz citiem ES tiesību aktiem koriģēšanu.

¹² Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2023/2698 (2023. gada 4. decembris) atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 1999/62/EK par atsauces CO₂ emisiju specifikāciju lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, uz kurām neattiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (OV L, 2023/2698, 6.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

- **Proporcionalitāte**

Ar šo priekšlikumu varētu novērst ES tiesību aktu nekonsekvenci. Tādēļ tas nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu nolīgumu mērķus.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

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

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

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

Šis priekšlikums uzlabo ES akta juridisko tekstu, tajā pašā laikā saglabājot tā sākotnējo nozīmi. Tāpēc *ex post* izvērtējums nav vajadzīgs.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Komisija uztur regulārus kontaktus ar nodevu iekasētājiem un nodevu iekasēšanas pakalpojumu sniedzējiem dalībvalstīs. Neprecīzas mijnorādes rada konkrētas grūtības, kas ir apspriestas ar minētajām ieinteresētajām personām. Komisija ir atbalstījusi ieinteresētās personas direktīvas īstenošanā.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Komisijas analīzē, kas veikta, gatavojot šo priekšlikumu, ir ņemta vērā no ieinteresētajām personām un nacionālajiem ekspertiem saņemtā informācija.

- **Ietekmes novērtējums**

Ar šo priekšlikumu varētu uzlabot ES tiesību akta juridisko tekstu un saskaņotību ar citiem ES tiesību aktiem, taču neizmainītu politiku. Tāpēc ietekmes novērtējums nav vajadzīgs.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šis priekšlikums varētu palīdzēt sasniegt normatīvās atbilstības mērķus, jo tas vienkāršotu direktīvas tekstu un uzlabotu tās juridisko skaidrību. Ieguvēji varētu būt autotransporta nozares uzņēmumi (kuri pārsvarā ir mikro un mazie, un vidējie uzņēmumi), gūstot skaidrību par to, kad un kādiem transportlīdzekļiem ir tiesības uz labvēlīgākām autoceļu nodevu likmēm.

- **Pamattiesības**

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

4. **IETEKME UZ BUDŽETU**

Ar šo priekšlikumu varētu uzlabot ES akta juridisko tekstu, nemainot politiku. Tāpēc tas ES budžetu neietekmē.

5. CITI ELEMENTI

- **Istenošanas plāni un pārraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Direktīvā 1999/62/EK ir iekļautas specifiskas ziņošanas prasības dalībvalstīm saistībā ar infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas izmaiņām atkarībā no transportlīdzekļu vidiskā snieguma.

Grozītais priekšlikums uzlabo ES akta juridisko tekstu, lai to padarītu vienkāršāku, skaidrāku un precīzāku. Tāpēc tam nav vajadzīgs īstenošanas plāns, pārraudzība vai izvērtēšana.

Tiek ierosināts jauns noteikums, kas ļauj ražotājiem noteikt duālās degvielas transportlīdzekļu CO₂ emisijas, ja transportlīdzekļi ir ražoti, pirms Regula (ES) 2017/2400 aptvēra minēto tehnoloģiju. Ir ieviesta jauna ziņošanas kārtība, lai uzraudzītu Regulā (ES) 2017/2400 noteiktā simulācijas rīka izmantošanu nolūkiem, kas atšķiras no minētajā regulā noteiktajiem, jo simulācijas rīkam ir atklāts pirmkods un to varētu izmantot prettiesiski.

- **Skaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Dalībvalstīm jātransponē koriģētās juridiskās atsaucēs tādā apjomā, kādā minētās atsaucēs jau ir iekļautas to nacionālajos tiesību aktos¹³. Paziņojumiem par transponēšanas pasākumiem jāpievieno viens vai vairāki dokumenti, kuros paskaidrota saikne starp Direktīvas 1999/62/EK daļām, kurās izdarīti grozījumi, un attiecīgajām nacionālo tiesību aktu daļām.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Turpmāk ir paskaidroti sākotnējā priekšlikuma grozījumi.

1. panta 1. punkts: 2. pants. Definīcijas

2. panta 1. punkta 28. apakšpunkts: “CO₂ emisiju” definīcija

Šīs definīcijas juridiskās skaidrība būtu jāuzlabo, jo atsauce uz Regulu (ES) 2017/2400 nav precīza. Sākotnējā priekšlikumā šīs definīcijas grozījuma nebija.

Regulā (ES) 2017/2400 ir norādīta struktūra klientam paredzētās informācijas datnei, kas ir ražotāju izdots dokuments, kurš apliecina jaunu transportlīdzekļu CO₂ emisijas. Sākotnēji transportlīdzekļa īpatnējās CO₂ emisijas tika paziņotas klientam paredzētās informācijas datnes 2.3. punktā. Pēc Regulas (ES) 2022/1379 pieņemšanas šo informāciju tagad paziņo klientam paredzētās informācijas datnes 2.6. punktā. Klientam paredzētās informācijas datnes jaunā struktūra tiek uzskatīta par stabilu nākotnē iespējamo grozījumu kontekstā.

Turklāt Direktīva 1999/62/EK atspoguļos Regulas (ES) 2019/1242 tvēruma paplašinājumu, iekļaujot autobusus un tālsatiksmes autobusus, pēc Regulas (ES) 2024/1610 pieņemšanas. Tādēļ definīcijai būtu jāprecizē, ka smago kravas transportlīdzekļu īpatnējās CO₂ emisijas (izteiktas gCO₂/t-km) paziņo klientam paredzētās informācijas datnes 2.6.1. punktā, bet autobusu un tālsatiksmes autobusu īpatnējās CO₂ emisijas (izteiktas gCO₂/p-km) paziņo klientam paredzētās informācijas datnes 2.6.4. punktā.

Tāpēc lielas noslodzes transportlīdzekļa “CO₂ emisiju” definīcija tiek koriģēta, lai atsauce uz klientam paredzētās informācijas datnes lauku būtu korekta.

¹³ Dažas dalībvalstis izpildīja transponēšanas pienākumu, nacionālajos tiesību aktos iekļaujot atsauces uz ES tiesību aktu. Tādēļ ir iespējams, ka minētajām dalībvalstīm varētu nebūt vajadzības koriģēt savus transponēšanas tiesību aktus. Šādā gadījumā tām tik un tā tas jāpaziņo Komisijai.

2. panta 1. punkta 30) apakšpunkts: “mazemisiju transportlīdzekļa” definīcija

Sākotnējā priekšlikumā bija iekļauts šīs definīcijas grozījums, bet Regulas (ES) 2024/1610 pieņemšanas priekšlikums zaudēja nozīmi.

Šī definīcija būtu jāvienkāršo. Turpmākais skaidrojums attiecas uz šādiem direktīvas noteikumiem: 2. panta 1. punkta 30) apakšpunkta b) punktu un 38) apakšpunkta b) punktu, 7. ga panta 1. punkta trešo daļu un 7. ga panta 7. punktu. Minēto noteikumu detalizētajā skaidrojumā būs atsauce uz šo iedaļu.

Direktīvā 1999/62/EK ir nosacījumi par tās tvēruma paplašināšanu, lai iekļautu jaunas transportlīdzekļu grupas, kuras vēl neaptver Regula (ES) 2019/1242, bet jau aptver Regula (ES) 2017/2400. Sākotnēji Regula (ES) 2019/1242 aptvēra tikai Regulas (ES) 2017/2400 aptvertu transportlīdzekļu grupu apakškopu¹⁴.

Direktīva 1999/62/EK ļāva tās tvērumā iekļaut atlikušās transportlīdzekļu grupas, līdzko kļūst pieejami minētajām transportlīdzekļu grupām piederošu transportlīdzekļu CO₂ emisiju dati¹⁵. Tas tādēļ, ka Regulas (ES) 2019/1242 pieņemšanas laikā nebija zināms, kad tas tvērums tiktu paplašināts uz atlikušajām transportlīdzekļu grupām.

Regula (ES) 2024/1610 groza Regulu (ES) 2019/1242, lai iekļautu visas Regulas (ES) 2017/2400 aptvertās transportlīdzekļu grupas. Tādēļ Direktīvas 1999/62/EK noteikumi, kas ļauj paplašināt tās tvērumu, lai nosegtu minēto divu regulu tvērumu atšķirību, kļuvuši nevajadzīgi. Tādēļ minētie noteikumi būtu jāsvītrot, lai vienkāršotu un precizētu minētās direktīvas tekstu.

Tādēļ “mazemisiju transportlīdzekļa” definīcijas b) apakšpunkts ir svītrots.

2. panta 1. punkta 35. apakšpunkts: “transportlīdzekļu grupas” definīcija

Šīs definīcijas juridiskās skaidrība būtu jāuzlabo. Sākotnējā priekšlikumā šīs definīcijas grozījuma nebija, bet tagad tā jāgroza, jo atsauce uz Regulas (ES) 2017/2400 I pielikuma 1. tabulu nav precīza.

Regulas (ES) 2017/2400 I pielikuma 1. tabula definē smago kravas automobiļu transportlīdzekļu grupas. Taču Regulas (ES) Nr. 2019/1242 tvērums ticis paplašināts, lai iekļautu arī tās transportlīdzekļu apakšgrupas, kuras definētas Regulas (ES) 2017/2400 I pielikuma 2.–6. tabulā (piem., vidējie kravas automobiļi un autobusi, un tālsatiksmes autobusi). Turklāt transportlīdzekļu grupas ir definētas Regulas (ES) 2017/2400 4. panta

¹⁴ Regulas (ES) 2019/1242 sākotnēji aptvertā transportlīdzekļu apakšgrupa (transportlīdzekļu apakšgrupas 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD un 10-LH) rada aptuveni 73 % no lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām. Regulas (ES) Nr. 2017/2400 aptvertās transportlīdzekļu grupas rada 98 % no lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām. Transportlīdzekļus, kuri atbilst atlikušajiem 2 %, nevar iekļaut Regulas (ES) Nr. 2017/2400 tvērumā. Šajā sakarā var skatīt SWD(2023)88 2. daļas 8. pielikuma 17.3. iedaļu, kas ir ietekmes novērtējums, kurš pievienots priekšlikumam, kura rezultātā tika pieņemta Regula (ES) 2024/1610.

¹⁵ Lai paplašinātu Direktīvas 1999/62/EK tvērumu, būtu jāpublicē īstenošanas akts, pamatojoties uz 7. ga panta 7. punktu. Pieņemšanas gadījumā 7. ga panta 1. punkta trešā daļa noteiktu, ka attiecīgajām transportlīdzekļu grupām piederošiem transportlīdzekļiem varētu piešķirt CO₂ emisiju 4. klasi (mazemisiju transportlīdzeklis). Minētajiem transportlīdzekļiem nevarētu piešķirt 2. un 3. klasi, jo iekļaušanas minētajās klasēs pamatā ir emisiju samazinājuma trajektorija tām transportlīdzekļu apakšgrupām, kurām CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītājus prasīts noteikt Regulā (ES) Nr. 2019/1242.

pirmajā daļā, kur ir atsauce uz minētajām tabulām un kurā ir nosacījumi attiecībā uz minētās regulas pielikumu izmaiņām nākotnē.

Tādēļ “transportlīdzekļu grupas” definīcija ir koriģēta, lai saturētu atsauci uz Regulas (ES) 2017/2400 4. panta pirmo daļu.

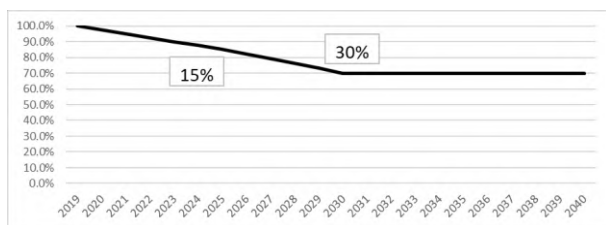
2. panta 1. punkta 37) apakšpunkts: “emisiju samazinājuma trajektorijas” definīcija

Šīs definīcijas juridiskās skaidrība būtu jāuzlabo, un tās sākotnējā jēga būtu jāsaglabā. Sākotnējā priekšlikumā bija iekļauts šīs definīcijas grozījums, bet tas neaptvēra visas ar Regulu (ES) 2024/1610 ieviestās izmaiņas. Šo definīciju groza šādi.

- Pēdējais teikums ir autonomas normatīvais noteikums, kas attiecas uz iespējamajām korekcijām atsaucē uz CO₂ emisijām. Šādu korekciju pamatā ir akti, kuri pieņemti atbilstīgi Regulas (ES) 2019/2142 11. panta 2. punktam. Šim normatīvajam noteikumam nevajadzētu būt daļai no definīcijas, tāpēc tas pārcelts uz 7. ga panta 1. punktu¹⁶.
- Definīcija apraksta matemātisku formulu un tāpēc ir grūti saprotama bez detalizētām zināšanām par Regulu (ES) 2019/1242 un tās pielikumiem. Kad Regula (ES) 2024/1610 tika pieņemta, tā pati formula tika iekļauta Regulas (ES) 2019/1242 I pielikuma 5.1.2.1. punktā. Turklāt minētā formula aptver autobusu un tālsatiksmes autobusu emisiju samazinājuma trajektorijas, kuras neskar Direktīvā 1999/62/EK pašlaik esošā definīcija, kaut gan minētie transportlīdzekļi tiks iekļauti šīs direktīvas tvērumā. Formula Regula (ES) 2019/1242 I pielikumā tiek uzskatīta par stabilu minētās regulas turpmāku grozījumu kontekstā. Tādēļ šī definīcija tagad satur atsauci uz minēto formulu.
- Līdz ar Regulas (ES) 2024/1610 pieņemšanu mainījās emisiju samazinājuma trajektorijas forma, ko izraisīja atsaucē Regulā (ES) 2019/1242 dotajā definīcijā un nepārprotama lēmuma neesība, pamatojoties uz politiskiem apsvērumiem. Rezultātā CO₂ emisiju robežvērtības 2. un 3. klasei kļuva striktākas, un minētajām klasēm klasificējas mazāks skaits tradicionālo transportlīdzekļu.

Iesākumā tiek skaidrots emisiju samazinājuma trajektorijas nolūks. Emisiju samazinājuma trajektorija nosaka robežvērtības transportlīdzekļu klasificēšanai CO₂ emisiju 2. un 3. klasē, kuras laika samazinās. CO₂ emisiju 2. un 3. klases mērķis ir motivēt efektivitātes uzlabojumus tradicionālos transportlīdzekļos, kurus darbina ar fosilām degvielām. Turpmāk parādīta Direktīvā (ES) 2022/362 noteiktās emisiju samazinājuma trajektorija forma 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD un 10-LH transportlīdzekļu apakšgrupām (turpmāk “sākotnējās transportlīdzekļu apakšgrupas”). Attiecībā uz gadiem līdz 2030. gadam emisiju samazinājuma trajektorijas definīcija satur atsauci uz CO₂ emisiju samazināšanas koeficientu ($R-ET_Y$), kas noteikts Regulā (ES) 2019/1242. $R-ET_Y$ savukārt ir atkarīgs no CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājiem 2015. gadam un 2030. gadam, kuri noteikti minētajā regulā. Attiecībā uz 2031. un turpmākiem gadiem emisiju samazinājuma trajektorijas definīcija ir lineāra līmenī, kāds atbilst 30 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājam. Šī linearitāte atspoguļo CO₂ emisiju efektivitātes uzlabojumu, kādu var sasniegt tradicionāli transportlīdzekļi.

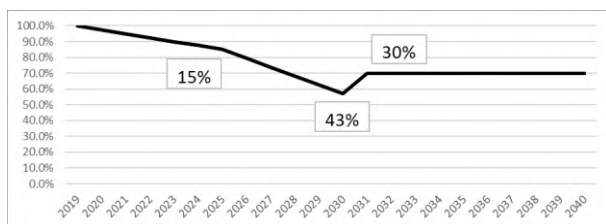
¹⁶ Sk. arī turpmāk doto 7. ga panta 1. punkta skaidrojumu.



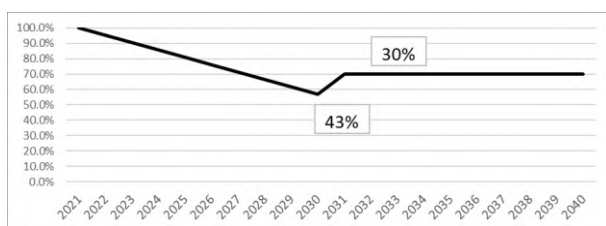
Regula (ES) 2024/1610 palielināja CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju 2030. gadam no 30 % līdz 43 %. Šī izmaiņa liek ražotājiem palielināt bezemisiju transportlīdzekļu apjomu. Taču tas pats mērķrādītājs ietekmē arī šīs direktīvas emisiju samazinājuma trajektoriju un attiecīgās CO₂ emisiju robežvērtības 2. un 3. klasei, kuras bija iecerētas tikai tradicionāliem transportlīdzekļiem.

Pašlaik spēkā esošās emisiju samazinājuma trajektorijas jaunā forma ir ar stāvāku slīpumu un tādēļ ar striktākām robežvērtībām CO₂ emisiju 2. un 3. klasei līdz 2030. gadam. Attiecībā uz 2031. un turpmākiem gadiem emisiju samazinājuma trajektorija saglabājas lineāra līmenī, kāds atbilst 30 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājam.

Sākotnējām transportlīdzekļu apakšgrupām trajektorija ir ietekmēta laikposmā starp 2026. un 2030. gada pārskata periodu, kā parādīts turpmāk. Tādēļ minētajām transportlīdzekļu apakšgrupām piederošu transportlīdzekļu iedalīšana būs ietekmēta no 2026. gada pārskata perioda sākuma – 2026. gada 1. jūlija.



Transportlīdzekļu apakšgrupām, kuru atsauces laikposms ir 2021. gads (t. i., 1., 2., 3., 11., 12. un 16. transportlīdzekļu apakšgrupa), trajektorija ir ietekmēta no tā sākuma līdz 2030. gadam, kā parādīts turpmāk¹⁷. Tādēļ minētajām transportlīdzekļu apakšgrupām piederošu transportlīdzekļu iedalīšana būs ietekmēta no laika punkta, kad minētās transportlīdzekļu apakšgrupas tiks iekļautas Direktīvas 1999/62/EK tvērumā¹⁸.



Tādēļ definīcija ir grozīta, lai atjaunotu emisiju samazinājuma trajektorijas sākotnējo formu, kas parādīta iepriekš pirmajā attēlā, padarot nepārprotamu gan CO₂ emisijas samazinājuma mērķrādītāju 2030. gadam, gan trajektorijas linearitāti pēc 2030. gada.

¹⁷ Emisiju samazinājuma trajektorijas jaunā forma 1., 2., 3., 11., 12. un 16. transportlīdzekļu apakšgrupai atšķiras no emisiju samazinājuma trajektorijas formas sākotnējām transportlīdzekļu apakšgrupām 2025. gada starpposma CO₂ samazinājuma mērķrādītāja dēļ, kas noteikts sākotnējām transportlīdzekļu apakšgrupām.

¹⁸ Sk. skaidrojumu pie 7.ga panta 1. punkta par tvēruma paplašināšanas laika punktu.

2. panta 1. punkta 38. apakšpunkts: “transportlīdzekļu grupas atsaucēs CO₂ emisiju” definīcija

Šo definīciju var vienkāršot, un tās juridiskā skaidrība būtu jāuzlabo. Sākotnējā priekšlikumā bija iekļauts šīs definīcijas grozījums, bet pēc Regulas (ES) 2024/1610 pieņemšanas minētais priekšlikums zaudēja nozīmi. “Transportlīdzekļu grupas atsaucēs CO₂ emisiju” definīcija tiek grozīta šādi.

Pirmkārt, 2. panta 1. punkta 38. apakšpunkta a) punkts tiek vienkāršots, izdarot atsauci uz Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 1) punktā doto atsaucēs CO₂ emisiju definīciju. Abas definīcijas ir vienādas, jo abās ir atsaucē uz Regulas (ES) 2019/1242 I pielikuma 3. punktu. Ar šo izmaiņu šīs definīcijas formulējums tiek saskaņots ar visu citu Direktīvā 1999/62/EK doto definīciju formulējumu, kas satur atsauci uz Regulu (ES) 2019/1242..

Otrkārt, 2. panta 1. punkta 38. apakšpunkta b) punkts ir kļuvis lieks to iemeslu dēļ, kas izklāstīti paskaidrojumā attiecībā uz “mazemisiju transportlīdzekļa” definīciju. Tādēļ definīcijas b) punkts ir svītrots, lai šo noteikumu vienkāršotu.

1. panta 2. punkts: 7. ga pants. Maksas diferenciacija lielas noslodzes transportlīdzekļiem

7. ga panta 1. punkta otrā līdz ceturtā daļa: pienākums diferencēt maksas, pamatojoties uz CO₂ emisijām

Šis noteikums būtu jāvienkāršo, lai valstu administrācijas un uzņēmēji skaidrāk saprastu savas tiesības un pienākumus. Turklāt būtu jānosaka pietiekams laikposms tā realizācijai. Sākotnējā priekšlikumā bija grozījums nolūkā vienkāršot šo definīciju, bet tajā nebija skaidri noteiktas laika robežas, kad valstu administrācijām un uzņēmējiem realizēt ar Regulu (ES) 2024/1610 ieviestās izmaiņas.

Lai saprastu šo iedaļu, vispirms būtu jāpaskaidro esošā 7. ga panta 1. punkta otrās līdz ceturtās daļas esošā struktūra:

- 7. ga panta 1. punkta otrā daļa attiecas uz Regulu (ES) 2019/1242 aptvertajām transportlīdzekļu apakšgrupām;
- 7. ga panta 1. punkta trešā daļa attiecas uz Direktīvas 1999/62/EK tvēruma paplašināšanu, iekļaujot transportlīdzekļu grupas, kuras jau aptver Regula (ES) 2017/2400, bet vēl neaptver Regula (ES) 2019/1242, un
- 7. ga panta 1. punkta ceturtā daļa attiecas uz Direktīvas 1999/62/EK tvēruma paplašināšanu, ietverot jaunas transportlīdzekļu apakšgrupas pēc to iekļaušanas Regulas (ES) 2019/1242 tvērumā.

Iemesli grozījumu izdarīšanai 7. ga panta 1. punkta otrajā līdz ceturtajā daļā ir šādi.

- Visās trijās daļās ir atsaucē uz Regulas (ES) 2019/1242 2. panta 1. punktu, lai identificētu minētās regulas aptvertās transportlīdzekļu apakšgrupas. Taču minētās regulas struktūra tika izmainīta ar Regulu (ES) 1242/1610 tā, ka aptvertās transportlīdzekļu apakšgrupas vairs nav noteiktas tās 2. panta 1. punktā, bet tās I pielikuma 1. punktā. Tādēļ atsaucēs uz minētās regulas 2. panta 1. punktu nav precīzas;
- 7. ga panta 1. punkts ir kļuvis lieks to iemeslu dēļ, kas izklāstīti paskaidrojumā attiecībā uz “mazemisiju transportlīdzekļa” definīciju.

- 7.ga panta 1. punkts neaptver CO₂ emisiju korekcijas atbilstīgi Regulas (ES) 2019/2142 11. panta 2. punktam, kuras tā vietā aptver emisiju samazinājuma trajektorijas definīcijas pēdējais teikums. Tomēr, kā skaidrots iepriekš iedaļā par “emisiju samazinājuma trajektorijas” definīciju, minētais noteikums ir autonoms normatīvais noteikums, nevis definīcija, tādēļ tas būtu jāiekļauj 7.ga panta 1. punktā.
- Turklāt atsaucies CO₂ emisiju korekciju realizācijai atvēlētais laiks nav pienācīgs. Atbilstoši Direktīvai 1999/62/EK korekcijas piemēro “*pārskata periodiem, kuri sākas pēc attiecīgajām minēto deleģēto aktu piemērošanas dienām,*”. Taču īstenošanai atvēlētais laiks nav paredzēts, ja minētos aktus pieņem tieši pirms pārskata perioda sākuma.
- 7.ga panta 1. punkta ceturtdaļa nav precīza, atsaucoties uz *laika punktu, kad Regulas (ES) 2019/1242 tvērumā tiks iekļautas jaunas transportlīdzekļu apakšgrupas*. Konkrēti, šajā noteikumā noteikts, ka ceļu lietošanas maksas diferenciāciju piemēro jaunām transportlīdzekļu apakšgrupām, kad stājas spēkā emisiju samazinājuma trajektorijas transportlīdzekļu apakšgrupām, kuras Regulu (ES) 2019/1242 vēl neaptver, kā tas noteikts ES tiesību aktā. Taču nav ES tiesību akta, kas varētu stāties spēkā un noteiktu transportlīdzekļu grupas emisiju samazinājuma trajektoriju vērtības. Tā vietā transportlīdzekļu grupas emisiju samazinājuma trajektoriju aprēķina, balstoties uz formulu, kas jau atrodas direktīvas 2. panta 1. punkta 37) apakšpunktā dotajā definīcijā. Transportlīdzekļu apakšgrupu emisiju samazinājuma trajektorija ir šai transportlīdzekļu apakšgrupai noteikto CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju (kas noteikti Regulas (ES) 2019/1242 3.a pantā un I pielikuma 4.3. punktā) reizinājums ar transportlīdzekļu apakšgrupas atsaucies CO₂ emisijām (kas publicētas aktā atbilstoši Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktam gadā pēc minētās transportlīdzekļu apakšgrupas atsaucies laikposma)¹⁹. Tāpēc transportlīdzekļu apakšgrupas emisiju samazinājuma trajektoriju var aprēķināt, kad ir publicētas minētās transportlīdzekļu apakšgrupas atsaucies CO₂ emisijas. Tādēļ laika punkts, kas 7.ga panta 1. punkta ceturtdaļā noteikts paplašināšanai, iekļaujot jaunas transportlīdzekļu apakšgrupas, ir sasaistīts ar minēto transportlīdzekļu apakšgrupu atsaucies CO₂ emisiju publicēšanu aktā atbilstoši Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktam.
- Tajā pašā daļā nav noteikts laikposms Direktīvas 1999/62/EK tvēruma paplašināšanai, iekļaujot jaunas transportlīdzekļu apakšgrupas. Atbilstoši Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktam pieņemti akti stājas spēkā datumā, kad tā paziņota adresātiem. Tomēr minētajām transportlīdzekļu apakšgrupām piederošu transportlīdzekļu klasificēšana CO₂ emisijas klasēs prasa izstrādāt IT sistēmas nodevu sistēmas darbināšanai, valstu iestāžu un nodevu iekasēšanas pakalpojumu sniedzēju koordināciju un saziņu ar ceļa lietotājiem par viņu tiesībām. Tam vajadzīgi aptuveni seši mēneši.

Šo iemeslu dēļ 7.ga panta 1. punkta otrā līdz ceturtdaļa tiek grozīta šādi.

- Šīs trīs daļas tiek vienkāršotas šādi:

¹⁹ Minētā akta publicēšanas laiks savukārt ir atkarīgs no grupas atsaucies laikposma, kā noteikts Regulas (ES) 2019/1242 I pielikuma 3.2. punktā. Atsaucies laikposms transportlīdzekļu apakšgrupām, kuras minētā regula sākotnēji aptvēra (transportlīdzekļu apakšgrupas 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD un 10-LH), bija 2019. gads. Atsaucies laikposms transportlīdzekļu 1., 2., 3., 11., 12. un 16. apakšgrupai ir 2021. gads. Atsaucies laikposms visām citām apakšgrupām ir 2025. gads.

- labojot atsauces uz Regulu (ES) 2019/1242: atsauces “Regulas (ES) 2019/1242 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunkts” vietā ir teksts “Regulas (ES) 2019/1242 aptvertās transportlīdzekļu apakšgrupas”;
 - svītrojot trešo daļu, kas tagad ir lieka. Tā paša iemesla dēļ tiek svītrotas arī sākotnējā priekšlikuma daļa par diferencēšanu attiecībā uz CO₂ emisiju 1., 4. un 5. klasi;
 - apvienojot esošo otro un ceturto daļu, jo tās abas attiecas uz to, kā Regulas (ES) 2019/1242 aptvertās transportlīdzekļu apakšgrupas tiek iekļautas infrastruktūras lietošanas maksas diferencēšanā, kā noteikts 7.ga pantā.
- Lai noteikumu par atsauces CO₂ emisiju korekciju pārceltu no emisijas samazinājuma trajektorijas definīcijas uz šo pantu, tiek pievienota jauna daļa.
- Lai precizētu atbilstīgi Regulai (ES) 2019/1242 veikto Direktīvas 1999/62/EK izmaiņu īstenošanas laiku, ir izdarītas šādas izmaiņas.
- Būtu jāprecizē paplašināšanas, iekļaujot jaunas transportlīdzekļu apakšgrupas, laika punkts (atspoguļojot Regulas (ES) 2019/1242 tvēruma paplašināšanu). Šī paplašināšana attiecas uz visām transportlīdzekļu apakšgrupām, kuru atsauces laikposms nav 2019. gads (sk. 19. zemspītras piezīmi). Tiek izņemtas atsauces uz “emisiju samazinājuma trajektoriju stāšanos spēkā”. Kā izklāstīts iepriekš, laika punkts, no kura būtu jāpiemēro diferencēšana, ir sasaistīts ar minētās transportlīdzekļu apakšgrupas atsauces CO₂ emisiju publicēšanu, kuras pieņemtas saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktu. Tādēļ arī 7.ga panta 1. punktā ir atsauce uz minēto aktu publicēšanu.
 - Tiek noteikts sešu mēnešu īstenošanas laikposms pēc atsauces CO₂ emisiju, kas pieņemtas saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktu, publicēšanas datuma. Atsauces CO₂ emisijas sākotnējām transportlīdzekļu apakšgrupām jau ir publicētas, tāpēc piemērošanas sākuma datums minētajām apakšgrupām – 2023. gada 13. maijs – ir noteikts nepārprotami²⁰.
 - Tiek noteikts sešu mēnešu īstenošanas laikposms gadījumam, ja vajag koriģēt atsauces CO₂ emisijas, pamatojoties uz Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 2. punktu. Šo korekciju piemērošanas sākuma datums ir norādīts kā “sešu mēnešu pirmā diena pēc to publicēšanas”, lai nodrošinātu, ka attieksme pret līdzīgiem transportlīdzekļiem visur būtu vienāda, un lai izvairītos no konkurences izkropļojumiem starp pārvadātājiem, kuriem pieder līdzīgi transportlīdzekļi.
- Tā kā akta atbilstoši Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 2. punktam pieņemšana ir sagaidāma un sākotnējām transportlīdzekļu apakšgrupām tas tiks piemērots, sākot no 2025. gada pārskata perioda, un tā kā ir iespējams, ka sešu mēnešu laikposms būs pagājis ap šā priekšlikuma pieņemšanas laiku, piemērošanas sākuma datums minētajām transportlīdzekļu apakšgrupām varētu pienākt pārāk ātri vai būt neskaidrs. Lai nodrošinātu, ka korekciju piemērošanas sākuma

²⁰ Šis ir datums divus gadus pēc tam, kad stājas spēkā 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 atsauces CO₂ emisijas (OV L 167, 12.5.2021., 47. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

datums minētajām transportlīdzekļu apakšgrupām ir skaidrs un ka ir dots pietiekams laiks īstenošanai, minētā korekcija atbilstoši direktīvai būtu jāpiemēro no 2026. gada 1. jūlija²¹.

7.ga panta 2. punkts: transportlīdzekļu klasificēšana CO₂ emisiju klasēs

Sākotnējā priekšlikumā šā noteikuma grozījuma nebija. Taču pēc izmaiņām Regulās (ES) 2024/1610 un (ES) 2022/1379 tā grozījumi kļuva nepieciešami. Lai drošinātu harmonizētu pieeju visā ES, tas būtu jāgroza nolūkā norādīt, kā klasificēt transportlīdzekļus specifiskos gadījumos, kas varētu izraisīt neviennozīmīgu interpretāciju atbilstoši Direktīvai 1999/62/EK.

Šajā punktā norādīts, kā:

- (a) pārklasificēt transportlīdzekļus, pamatojoties uz emisiju samazinājuma trajektoriju, kas sākotnēji definēta Direktīvā (ES) 2022/362;
- (b) klasificēt transportlīdzekļus, kuriem ir klientam paredzētās informācijas datne un kuri reģistrēti pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma;
- (c) klasificēt profesionālus transportlīdzekļus;
- (d) klasificēt modernizētus bezemisiju transportlīdzekļus un
- (e) klasificēt duālās degvielas transportlīdzekļus.

Ar ES tiesību aktu par rīcību šādos gadījumos tiktu nodrošināta juridisko noteiktība šīs direktīvas īstenošanas vajadzībām.

- *Transportlīdzekļu pārklasificēšana, pamatojoties uz emisijas samazinājuma trajektorijas sākotnējo definīciju.* Šā priekšlikuma mērķis ir atjaunot emisijas samazinājuma trajektorijas definīcijas sākotnējo formu un nozīmi²². Tomēr transportlīdzekļi, kuriem CO₂ emisijas klase piešķirta pirms šā priekšlikuma pieņemšanas, varētu nonākt kādā neizdevīgā klasē.

Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus transportlīdzekļiem, kuriem CO₂ emisijas klase piešķirta pēc šā priekšlikuma pieņemšanas, un transportlīdzekļiem, kuriem tā piešķirta, pamatojoties uz CO₂ emisiju samazināšanas 43 % mērķrādītāju 2030. gadam, dalībvalstīm šie transportlīdzekļi jāpārklasificē divu mēnešu laikā pēc šā priekšlikuma stāšanās spēkā.

Šis noteikums ir nepieciešams tikai tad, ja šis priekšlikums stājas spēkā pēc viena no šādiem punktiem laikā: pēc 2026. gada 1. jūlija (skar transportlīdzekļus, kuri pieder sākotnējām transportlīdzekļu apakšgrupām) vai pēc Direktīvas 1999/62/EK tvēruma paplašināšanas, lai iekļautu transportlīdzekļu 1., 2., 3., 11., 12. un 16. apakšgrupu²³. Šis noteikums būtu nepieciešams, ja šis priekšlikums stātos spēkā pirms abiem minētajiem notikumiem.

- *Transportlīdzekļi, kuriem ir klientam paredzētās informācijas datne un kuri reģistrēti pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma.* Direktīva 1999/62/EK

²¹ Tas atbilst emisijas samazinājuma trajektorijas definīcijas pēdējā teikuma pašreizējai redakcijai. Minētais noteikums nosaka, ka koriģētās vērtības piemēro no pārskata perioda, kurš sākas pēc minētā akta piemērošanas sākuma datuma, kas būtu 2026. gada 1. jūlijs.

²² Sk. skaidrojumu par 2. panta 1. punkta 37) apakšpunktu.

²³ Sk. skaidrojumu pie 7.ga panta 1. punkta par tvēruma paplašināšanas laika punktu.

nereglamentē, kā CO₂ emisijas klasēs klasificēt transportlīdzekļus, kuri reģistrēti pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma attiecīgajai transportlīdzekļu apakšgrupai, bet kuru īpašnieki var pierādīt, ka CO₂ emisiju pamatā ir klientam paredzētās informācijas datne.

Attiecībā uz transportlīdzekļu apakšgrupām, kurām atsaucē periods ir 2021. vai 2025. gads, atšķiras gads, kad sākas emisiju samazinājuma trajektorija, un ražotājiem noteiktie galējie termiņi, kad jauniem transportlīdzekļiem jāpievieno klientam paredzētās informācijas datne²⁴. Konkrēti, ražotājiem noteiktie galējie termiņi to darīt beidzas pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma gada.

7.ga panta 2.a punktā precizēts, ka transportlīdzekļus, kuriem ir CO₂ emisiju pierādījums, var kategorizēt CO₂ emisiju klasē, pamatojoties uz minētās apakšgrupas emisiju samazinājuma trajektorijas pirmā gada vērtībām. Šis priekšlikums nodrošinātu harmonizētu pieeju ES.

- *Profesionālie transportlīdzekļi.* Regula (ES) 2019/1242 nošķir profesionālus transportlīdzekļus (tādus kā atkritumu savākšanai un celtniecības darbiem izmantojamus²⁵) no citu veidu transportlīdzekļiem, definējot profesionālas apakšgrupas. Tas darīts tāpēc, ka profesionālu transportlīdzekļu izmantošanas raksturs atšķiras no to transportlīdzekļu izmantošanas rakstura, ar kuriem pārvadā kravas vai pasažierus. Profesionālo transportlīdzekļu emisiju daļa lielas noslodzes sektorā ir aptuveni 2 %, un tie galvenokārt pārvietojas pilsētās²⁶.

Ražotājiem netiek prasīts identificēt lielas noslodzes transportlīdzekļa profesionālo raksturu, jo transportlīdzekļa galīgais lietojums ražošanas laikā vēl var nebūt zināms. Tā vietā profesionāli transportlīdzekļi tiek atzīti par tādiem Regulas (ES) 2019/1242 vajadzībām pēc to pirmās reģistrācijas. Līdz ar to klientam paredzētās informācijas datnē, kuru saņem īpašnieki, nav norādīts, vai šis transportlīdzeklis ir vai nav profesionāls. Tādēļ minētos transportlīdzekļus nevar uzskatīt par atsevišķu transportlīdzekļu apakšgrupu atbilstoši Direktīvai 1999/62/EK tās pašreizējā redakcijā.

Profesionāla transportlīdzekļa apakšgrupu atzīšana atbilstīgi Direktīvai 1999/62/EK nozīmētu papildu dokumentu izdošanu pēc transportlīdzekļa reģistrācijas, lai identificētu transportlīdzekļu profesionālo raksturu. Administratīvais slogs būtu nesamērīgs salīdzinājumā ar profesionālu transportlīdzekļu radīto emisiju mazo daļu un nelielo skaitu kilometru, kas nobraukti pa ceļiem, uz kuriem attiecas direktīvas 7.ga pants (t. i., automaģistrāles un TEN-T ceļi). Turklāt ir risks, ka dalībvalstīm ir

²⁴ Emisiju samazinājuma trajektorija sākas transportlīdzekļu apakšgrupas atsaucē periodā (kā noteikts Regulas (ES) 2019/1242 I pielikuma 3.2. punktā), bet ražotājiem noteiktie galējie termiņi ir noteikti Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 9. un 24. pantā un ir atkarīgi no transportlīdzekļu grupas. Sākotnējām transportlīdzekļu apakšgrupām abi datumi sakrīt: emisiju samazinājuma trajektorija sākas 2019. gada 1. jūlijā, jo atsaucē periods (kā šīm transportlīdzekļu apakšgrupām noteikts Regulā (ES) 2019/1242) ir 2019. gads. Ražotājiem noteiktais galējais termiņš pievienot jauniem transportlīdzekļiem klientam paredzētās informācijas datni arī bija 2019. gada 1. jūlijs (kā noteikts Regulas (ES) 2017/2400 24. panta 1. punkta a) apakšpunktā).

²⁵ Profesionālu transportlīdzekļu veidu pilnu sarakstu var skatīt Regulas (ES) 2019/1242 I pielikuma 1.2. punktā kopsakarībā ar Regulas (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību I pielikuma 2. papildinājumu (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Sk. Regulas (ES) 2024/1610 33. apsvērumu.

dažādas pieejas, ja direktīvā nav definēta tādu dokumentu izmantošanas procedūra, kuri nav klientam paredzētās informācijas datne. Šie objektīvie iemesli pamato, kāpēc attieksme pret profesionālu transportlīdzekļu apakšgrupām un citu transportlīdzekļu apakšgrupām atšķiras.

Tādēļ 7.ga panta 2. punkts liek profesionālus transportlīdzekļus uzskatīt par piederošiem attiecīgai ne-profesionālu transportlīdzekļu apakšgrupai. Šī informācija ir visu transportlīdzekļu klientam paredzētās informācijas datnēs. Šis priekšlikums precizētu, kā esošie direktīvas noteikumi būtu jāpiemēro profesionāliem transportlīdzekļiem.

- *Sniedzamības palielināšanai modernizēti bezemisiju transportlīdzekļi.* Bezemisiju transportlīdzekļu sniedzamība joprojām tos dara mazāk pievilcīgus nekā tradicionālos transportlīdzekļus. Lai palielinātu transportlīdzekļa sniedzamību, ir iespējams bezemisiju transportlīdzekļus modernizēt, aizstājot akumulatoru bateriju paketi ar degvielas ģeneratoru²⁷. Šādi modernizēti transportlīdzekļi tādējādi kļūst par hibrīda transportlīdzekļiem.

Lai arī tajos izmanto degvielas ģeneratoru, modernizēti bezemisiju transportlīdzekļi paliktu klasificēti CO₂ emisiju 5. klasē atbilstoši Direktīvai 1999/62/EK, jo transportlīdzekļu klasifikācijas pamatā ir transportlīdzekļa dokumentācija transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas laikā.

Minēto transportlīdzekļu uzskatīšana par piederošiem CO₂ emisiju 5. klasei kropļo kravu autopārvadājumu tirgu par sliktu pārvadātājiem, kuri izmanto nemodernizētus bezemisiju transportlīdzekļus. Šī klasifikācija neatspoguļo arī faktiskās emisijas transportlīdzekļu darbmūžā Regulas (ES) 2019/1242 vajadzībām.

Turklāt ražotāji minēto transportlīdzekļu īpatnējās CO₂ emisijas var pirms to laišanas tirgū aprēķināt *VECTO* simulācijas rīkā, kā noteikts Regulā (ES) 2017/2400.

Tādēļ tiek ierosināts sniedzamības palielināšanai modernizētus bezemisiju transportlīdzekļus neuzskatīt par piederošiem CO₂ emisiju 5. klasei, bet par piederošiem CO₂ emisiju 1. klasei. Šī izmaiņa nodrošina, ka CO₂ emisiju klase transportlīdzekļiem tiek piešķirta, pamatojoties uz *VECTO* simulācijas rīka rezultātiem.

- *Pirms iekļaušanas Regulā (ES) 2017/2400 ražoti duālas degvielas transportlīdzekļi.* Duālas degvielas transportlīdzekļiem, kuri ražoti pirms minētās tehnoloģijas iekļaušanas Regulas (ES) 2017/2400 tvērumā ar Regulu (ES) 2022/1379, nevar piemērot labvēlīgākas nodevas likmes, jo nav klientam paredzētās informācijas datnes. Tādēļ minētie transportlīdzekļi no konkurences viedokļa ir neizdevīgāki nekā līdzīgi transportlīdzekļi, kuri reģistrēti pēc minētā datuma. Lai noteiktu minēto transportlīdzekļu un arī jau reģistrētu transportlīdzekļu CO₂ emisijas, varētu veikt jaunu simulāciju, ņemot vērā Regulas (ES) 2017/2400 jaunākās prasības. Šo simulāciju var veikt ražotāji, kuri duālas degvielas transportlīdzekļus ražoja, pirms Regula (ES) 2017/2400 aptvēra minētos transportlīdzekļus.

²⁷ Sk. <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> un <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

Tādēļ dalībvalstīm minēto simulāciju rezultāts būtu jāpieņem duālas degvielas transportlīdzekļa klasifikācijai CO₂ emisijas klasēs. Tā kā simulācijas rīks ir atvērta pirmkoda un varētu tikt izmantots prettiesiski, Komisijai būtu jāuzrauga šādas iespējas izmantošana. Tādēļ ražotājam, kas nolēmj izmantot šo iespēju, savs nodoms būtu jāpaziņo Komisijai. Lai nepieļautu simulācijas datņu prettiesisku izmantošanu, dalībvalstīm būtu jāpieņem jauna simulācijas datne tikai tad, ja (i) tā saņemta tieši no ražotāja, (ii) simulācijas datne ir digitālā formātā, un (iii) minētajam ražotājam ir adresēts labvēlīgs Komisijas lēmums.

7.ga panta 7. punkts. Atsauces CO₂ emisiju publicēšana

Sākotnējā priekšlikumā šā noteikuma nebija. Šis apakšpunkts attiecas uz to transportlīdzekļu grupu atsaucēs CO₂ emisiju publicēšanu, kuras aptver Regula (ES) 2017/2400, bet vel neaptver Regula (ES) 2019/1242. Kā skaidrots iepriekš, šis noteikums tagad ir lieks un tāpēc svītrots, lai direktīvu vienkāršotu.

7.gc panta 7. punkts. Piekabju ietekme uz ceļu lietošanas maksas samazinājuma noteikšanu

Sākotnējais priekšlikums ir grozīts, lai precizētu, kuras piekabes var iedalīt piekabju 3. klasē, atsaucoties uz bezemisijas piekabju jauno definīciju, kas dota Regulas (ES) 2019/1242, kas grozīta ar Regulu (ES) 2024/1610, 3. panta 11. punkta c) apakšpunktā.

8. panta 3. punkts. 7.ga panta piemērošanas sākuma datums dalībvalstīs ar vienotu lietošanas maksas sistēmu

Sākotnējā priekšlikumā šā noteikuma nebija, bet tā grozījums ir nepieciešams, lai to saskaņotu ar ierosināto 7.ga panta 1. punkta grozījumu. Jāteic, ka 8. panta 3. punktā ir atsauce uz 7.ga panta 1. punkta otro un trešo daļu, ko skar šis priekšlikums.

Pašlaik 7.ga panta 1. punkta otrā daļa aptver gan sākotnējās transportlīdzekļu apakšgrupas, gan jaunās transportlīdzekļu apakšgrupas. Termina atlikšana dalībvalstīm ar vienotu lietošanas maksas sistēmu ir paredzēta pirmajai maksu diferencēšanas ieviešanai attiecībā uz sākotnējām transportlīdzekļu apakšgrupām. Tādēļ šie piemērošanas sākuma datumi attiecībā uz sākotnējām transportlīdzekļu apakšgrupām tagad ir nepārprotami noteikti līdzīgā veidā, kā ar šo priekšlikumu tiek grozīts 7.ga panta 1. punkts.

Grozīts priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK, Padomes Direktīvu 1999/37/EK un Direktīvu (ES) 2019/520 attiecībā uz CO₂ emisiju klasi lielas noslodzes transportlīdzekļiem ar piekabēm
un precizē un vienkāršo 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 atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Pieņemot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/362³, tika nostiprināti principi “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā”, ieviešot obligātu maksu, kas atkarīga no CO₂ emisijām, vai nu mainot infrastruktūras lietošanas maksu un lietošanas maksu atbilstoši transportlīdzekļu CO₂ emisijām, vai piemērojot maksu par CO₂ emisijām, kas sedz ārējās izmaksas. Patlaban ceļu lietošanas maksas transportlīdzekļu sastāviem, ko veido mehāniskais transportlīdzeklis un piekabe, mainās atkarībā no mehāniskā transportlīdzekļa CO₂ emisijām un neatkarīgi no pievienotās piekabe raksturlielumiem, jo īpaši no tās ietekmes uz transportlīdzekļu sastāva CO₂ emisijām.
- (2) Lai gan piekabe pati nepatērē enerģiju, tai ir vajadzīga enerģija no velkošā mehāniskā transportlīdzekļa, kas to pārvieto. Piekabju energoefektivitātes optimizācija samazina tradicionālo transportlīdzekļu CO₂ emisijas un palielina transportlīdzekļu autonomiju. Šāda piekabju optimizācija ir atkarīga no piekabju aerodinamikas rādītāju, rites pretestības un svara uzlabojumiem. Energoefektivitātes potenciāls ir aptuveni 7,5 % piekabēm ar jūgstieni un 15 % puspiekabēm, salīdzinot ar 2020. gada atsauces piekabi. Tādēļ piekabēm var būt liela nozīme kravu autopārvadājumu nozares dekarbonizācijā. Taču efektīvāku piekabju ienākšanu tirgū apgrūtinā tas, ka tām ir augstākas cenas un arī piekabju pircēji līdz šim nav varējuši salīdzināt dažādas piekabe pēc to

¹ OV C/2023/874, 8.12.2023, lpp. ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² OV C , , [...] lpp.

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>).

energoefektivitātes. Tas ierobežo energoefektīvu piekabju pieejamību tirgū. Aerodinamiskās ierīces tirgū jau ir pieejamas, un nākotnē tās kļūs vēl pieejamākas, taču pašreizējā Savienības parkā tās netiek plaši izmantotas.

- (3) Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2022/1362⁴ ir noteiktas juridiski sertificētas vērtības attiecībā uz piekabju ietekmi uz smago kravas transportlīdzekļu sastāvu CO₂ emisijām. Lai vēl vairāk samazinātu efektīvāku piekabju ekspluatācijas izmaksas, būtu jāizstrādā noteikumi, lai ceļu lietošanas maksas noteikšanas shēmās, kuru pamatā ir diferenciācija atkarībā no CO₂, iekļautu piekabju ietekmi uz smago kravas transportlīdzekļu sastāvu CO₂ emisijām. Tā kā mehāniskos transportlīdzekļus var savienot ar dažādām piekabēm, iekļaujot piekabes ceļu lietošanas maksas noteikšanas shēmās, pamatojoties uz diferenciāciju atkarībā no CO₂, būtu jāņem vērā faktiski izmantotās piekabes.
- (4) Maksas attiecināšanu uz piekabēm, pamatojoties uz CO₂ emisijām, būtu jāpiemēro piekabēm, uz kurām attiecas Īstenošanas regula (ES) 2022/1362. Piekabju veikspēja var atšķirties atkarībā no to tehniskajiem parametriem. Lai izvērtētu piekabes veikspēju energoefektivitātes aspektā, konkrētās piekabes veikspēja pēc tās CO₂ samazināšanas potenciāla tiek salīdzināta ar tādas atsaucē piekabes veikspēju, kurai ir līdzīga asu konfigurācija, maksimālā pieļaujamā asslodze un šasijas konfigurācija. Attiecība starp vērtību konkrētai piekabei un atsaucē piekabei Īstenošanas regulā (ES) 2022/1362 ir definēta kā efektivitātes koeficients. Efektīvākām piekabēm efektivitātes koeficienta vērtība ir mazāka nekā 1.
- (5) Efektivitātes koeficientu var aprēķināt, pamatojoties uz kilometriem, tonnkilometriem vai m³-kilometriem. Visām piekabēm, izņemot piekabes ar tilpuma orientāciju, būtu jāizmanto efektivitātes koeficients, kas balstīts uz tonnkilometriem. Piekabes ar tilpuma orientāciju ir tās, kas konstruētas galvenokārt apjomīgu preču pārvadāšanai. Efektivitātes koeficientu, kas balstīts uz tonnkilometriem, nevar izmantot piekabēm ar tilpuma orientāciju, jo šīm piekabēm ir lielāka rītes pretestība un masa nekā tradicionālajām piekabēm. Tā vietā piekabēm ar tilpuma orientāciju būtu jāizmanto efektivitātes koeficients, kas balstīts uz m³-kilometriem.
- (6) Transportlīdzekļa sastāva ar efektīvāku piekabi CO₂ emisiju klasei vajadzētu būt augstākai nekā atsevišķa mehāniskā transportlīdzekļa CO₂ emisiju klasei, tādējādi nodrošinot iespēju saņemt ceļu lietošanas maksas lielāku samazinājumu. Piekabes CO₂ emisiju samazināšanas potenciāla ietekme uz transportlīdzekļu sastāva CO₂ emisiju klasi būtu jāpamato, salīdzinot konkrētās piekabes efektivitātes koeficientu ar šajā direktīvā minētajām efektivitātes koeficienta robežvērtībām. Puspiekabēm un citām piekabēm ir paredzētas atšķirīgas robežvērtības, jo to potenciāls izmaksu ziņā efektīvi samazināt CO₂ emisijas ir atšķirīgs.
- (7) Ja dalībvalsts piekabju ietekmi uz smago kravas transportlīdzekļu sastāvu CO₂ emisijām iekļauj ceļu lietošanas maksas noteikšanas shēmās savā teritorijā un nosaka specifiskas maksas transportlīdzekļu sastāviem, kas neiekļaujas maksimālajās masās un/vai gabarītos, kuri noteikti Padomes Direktīvā 96/53/EK⁵, šai dalībvalstij būtu

⁴ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/1362 (2022. gada 1. augusts), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes piekabju veikspēju saistībā ar to ietekmi uz mehānisko transportlīdzekļu CO₂ emisijām, degvielas patēriņu, enerģijas patēriņu un bezemisiju sniedzamību un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2020/683 (OV L 205, 5.8.2022., 145. lpp., **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).

⁵ Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo

jāļauj piemērot ceļu lietošanas maksas samazinājumu tādiem transportlīdzekļu sastāviem, kuros ir izmantota vismaz viena efektīvāka piekabe.

- (8) Komisija būtu jāpilnvaro, pieņemot deleģētos aktus, grozīt Direktīvas 1999/62/EK VIII pielikumu, lai noteiktu vai koriģētu tajā noteiktās efektivitātes koeficienta robežvērtības un lai noteiktu metodiku to piekabju iedalīšanai piekabju klasēs, kurām ir veikts modernizācijas process, jo īpaši tām, kurām nebija noteikts efektivitātes koeficients saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362. Efektivitātes koeficienta robežvērtības būtu jānosaka, tiklīdz ir apkopoti dati par piekabju efektivitāti vismaz par vienu gadu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/956⁶. Efektivitātes koeficienta robežvērtību pamatā vajadzētu būt piekabju parka vidējai efektivitātei laikā, kad tiek publicētas šādu transportlīdzekļu atsaucēs CO₂ emisijas, un potenciālam, ka šīm piekabēm jārada efektivitātes uzlabojumi. Pēc tam tās būtu jākoriģē, lai atspoguļotu tehnikas attīstību un jauno tehnoloģiju, piemēram, piekabju ar dzenošām asīm, arvien plašāku izplatību. Nosakot metodiku modernizētām piekabēm, būtu jāapsver iespēja uzstādīt tādas iekārtas, kas uzlabo piekabju enerģijas patēriņu, piemēram, aerodinamiskās ierīces, par kurām var pārliecināties periodiskajā tehniskajā apskatē un kas būtu jānorāda tehniskās apskates sertifikātā, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/45/ES⁷.
- (9) Lai nodrošinātu, ka vadītāji pareizi deklarē mehāniskajam transportlīdzeklim pievienotās piekabes veiktspēju, kad viņi izmanto maksas samazinājumu, kas atkarīgs no CO₂ emisijām, ir nepieciešams, lai izpildes uzraugiem pēc pieprasījuma tiktu sniegti pierādījumi par transportlīdzekļu sastāva emisijas klasi, t. i., arī pierādījumi, kas apliecina piekabes veiktspēju. Ja šādi pierādījumi netiek sniegti, dalībvalstij vajadzētu būt tiesībām piemērot maksu, pamatojoties tikai uz mehāniskā transportlīdzekļa emisiju klasi.
- (10) Lai nodrošinātu, ka ceļu lietošanas maksas izmaiņa atkarībā no CO₂ emisijām tiek piemērota saskanīgi, ir jāgroza Padomes Direktīva 1999/37/EK⁸, prasot, lai piekabju efektivitātes koeficients tiktu norādīts to reģistrācijas apliecībā, ja tas ir pieejams atbilstības sertifikātā vai transportlīdzekļa individuālā apstiprinājuma sertifikātā. Ir svarīgi nodrošināt, ka dati par piekabju efektivitāti ir pieejami informācijas apmaiņai starp dalībvalstīm, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2019/520⁹.
- (11) ~~Turklāt ir lietderīgi grozīt Direktīvu 1999/62/EK, lai atspoguļotu jauno struktūru, kāda ir Regulai (ES) 2019/1242, kurā grozījumi izdarīti ar [pievienot atsauci, kad tā būs zināma]. Nepieciešamo izmaiņu mērķis ir saglabāt bezemisiju transportlīdzekļa,~~

transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp., [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj)).

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/956 (2018. gada 28. jūnijs) par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu (OV L 173, 9.7.2018., 1. lpp., [ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj)).

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 51. lpp., [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj)).

⁸ Padomes Direktīva 1999/37/EK (1999. gada 29. aprīlis) par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem (OV L 138, 1.6.1999., 57. lpp., [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj)).

⁹ 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](http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj)).

mazemisiju transportlīdzekļa, atsaucēs CO₂ emisiju un emisiju samazinājuma trajektorijas definīciju pašreizējo nozīmi, un tām vajadzētu atjaunināt pēdējā termiņa definīciju, lai saskaņotu tās piemērojamību ar iepriekš minēto regulu pēc 2030. gada. Šīm izmaiņām būtu jā saglabā arī pienākums variēt infrastruktūras lietošanas maksu un lietošanas maksu, kā arī laiks, no kura šis pienākums ir spēkā. Attiecībā uz tām transportlīdzekļu apakšgrupām, kuras regula jau aptver, šajās izmaiņās jo īpaši būtu jāprecizē tas, ka šo pienākumu piemēro no 2023. gada 13. maija, proti, divus gadus pēc datuma, kad ir publicēts Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2021/781¹⁰, kurā norādītas atsaucēs CO₂ emisijas šīm transportlīdzekļu apakšgrupām. Lai nodrošinātu šo izmaiņu savlaicīgu pieņemšanu attiecībā uz Regulas (ES) 2019/1242 grozījumu spēkā stāšanās datumu, būtu jānosaka viena gada termiņš transponēšanai valsts tiesību aktos.

- (11) Ir lietderīgi dažus Direktīvas 1999/62/EK noteikumus precizēt un vienkāršot, lai atspoguļotu grozījumus, kas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/1610¹¹ izdarīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/1242¹², kā arī grozījumus, kas ar Komisijas Regulu (ES) 2022/1379¹³ izdarīti Komisijas Regulā (ES) 2017/2400¹⁴. Ierosinātās izmaiņas attiecas uz CO₂ emisiju, bezemisiju transportlīdzekļa, mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļa, transportlīdzekļu grupas, emisijas samazinājuma trajektorijas un atsaucēs CO₂ emisiju definīcijām, kā arī uz 7.gā pantu un 8. panta 3. punktu, saglabājot to sākotnējo nozīmi.**
- (12) Šai direktīvai būtu jāprecizē laika punkts, no kura piemēro pienākumu diferencēt ceļu lietošanas maksu, pamatojoties uz transportlīdzekļu apakšgrupas CO₂ emisijām. Tādēļ tā atsaucas uz transportlīdzekļu apakšgrupas atsaucēs CO₂ emisiju publicēšanu, kuras pieņemtas saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktu. Šai direktīvai būtu jānodod arī pietiekams īstenošanas laiks, lai valstu iestādes un nodevu iekasēšanas pakalpojumu sniedzēji minēto transportlīdzekļu apakšgrupu transportlīdzekļus varētu klasificēt CO₂ emisijas klasēs. Tiek noteikts sešu mēnešu īstenošanas laikposms pēc atsaucēs CO₂ emisiju publicēšanas. Pienākumu diferencēt ceļu lietošanas maksu attiecībā uz minētās**

¹⁰ 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 atsaucēs CO₂ emisijas (OV L 167, 12.5.2021., 47. lpp.).

¹¹ 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>).

¹² 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>).

¹³ 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>).

¹⁴ 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>).

regulas sākotnēji aptvertajām transportlīdzekļu apakšgrupām piemēro kopš 2023. gada 13. maija, kas ir divi gadi pēc Komisijas Īstenošanas lēmuma (ES) 2021/781¹⁵ publicēšanas.

- (13) Šai direktīvai būtu jāprecizē datums, no kura piemēro atbilstīgi Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 2. punktam pieņemto atsaucē CO₂ emisiju korekcijas. Sešu mēnešu laikposms ir piemērots šīs izmaiņas īstenošanai. Lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret dažādās dalībvalstīs iedibinātiem pārvadātājiem, kam pieder līdzīgi transportlīdzekļi, kuri pirmo reizi reģistrēti tajā pašā datumā, šim datumam vajadzētu būt tam pašam visās dalībvalstīs. Turklāt ar Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) .../..., ar ko koriģē Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/781 norādītās atsaucē CO₂ emisijas un norāda reprezentatīvu transportlīdzekļu noteikšanas metodiku [pievienot atsauci, kad tā būs zināma], koriģētās atsaucē CO₂ emisijas 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD un 10-LH transportlīdzekļu apakšgrupām piemēro no 2025. gada pārskata perioda. Emisijas samazinājuma trajektorijas definīcijas pašreizējā redakcijā noteikts, ka koriģētās vērtības piemēro no pārskata perioda, kas sākas pēc minētā akta piemērošanas sākuma datuma. Tādēļ tās būtu jāpiemēro no 2026. gada 1. jūlija. Lai izvairītos no sešu mēnešu īstenošanas laikposma, kas beigtos pārāk drīz pēc šīs direktīvas pieņemšanas un atstātu nepietiekamu īstenošanas laikposmu, ir nepārprotami saglabāts piemērošanas sākuma datums 2026. gada 1. jūlijs.
- (14) Šai direktīvai būtu jā saglabā emisijas samazinājuma trajektorijas definīcijas nozīme, kāda tā ir ar Direktīvu (ES) 2022/362 grozītajā Direktīvā 1999/62/EK. Ar Regulu (ES) 2024/1610 Regula (ES) 2019/1242 tika grozīta, ieviešot 43 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju 2030. gadam. Šī izmaiņa ietekmē Direktīvā 1999/62/EK noteiktās emisiju samazinājuma trajektorijas slīpumu laikposmā līdz 2030. gadam, to ieskaitot. Tāpēc dažu CO₂ emisijas klašu robežvērtības laikposmā līdz 2030. gadam, to ieskaitot, ir striktākas nekā 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, Direktīvā 1999/62/EK nosakot 30 % CO₂ emisijas samazināšanas mērķrādītāju 2030. gadam. Iespējams, ka līdz šīs izmaiņas piemērošanas sākšanai dažiem transportlīdzekļiem varētu tikt piešķirta CO₂ emisijas klase, izmantojot emisiju samazinājuma trajektoriju, kuras pamatā ir 43 % CO₂ emisijas samazināšanas mērķrādītājs 2030. gadam. Lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret transportlīdzekļiem, kuriem CO₂ emisijas klase piešķirta pēc šīs direktīvas pieņemšanas, dalībvalstīm divu mēnešu laikā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā būtu jāpārklasificē minētie transportlīdzekļi, izmantojot emisiju samazinājuma trajektoriju, kuras pamatā ir 30 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājs 2030. gadam.
- (15) Šai direktīvai būtu jāprecizē, kā CO₂ emisijas klases piešķirt transportlīdzekļiem, kuriem ir klientam paredzētās informācijas datne un kuri pirmo reizi reģistrēti pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma. Attiecībā uz

¹⁵ 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).

transportlīdzekļu apakšgrupām ar 2021. vai 2025. gada atsaucē periodu, kā noteikts Regulā (ES) 2019/1242, atšķiras datums, kad sākas to emisiju samazinājuma trajektorija, un ražotājiem noteiktais galējais termiņš, kad jauniem transportlīdzekļiem jāpievieno klientam paredzētās informācijas datne, kas izdota saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 9. pantu. Emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma datums transportlīdzekļu apakšgrupai ir atsaucē perioda pirmā diena minētajai transportlīdzekļu apakšgrupai, kā noteikts Regulas (ES) 2019/1242 I pielikuma 3.2. punktā. Ražotājiem noteiktais galējais termiņš, kad jauniem transportlīdzekļu apakšgrupas transportlīdzekļiem jāpievieno klientam paredzētās informācijas datne, ir noteikts Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 24. pantā. Attiecībā uz minētajām transportlīdzekļu apakšgrupām ražotājiem noteiktais galējais termiņš beidzas pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma datuma. Direktīvā 1999/62/EK nav norādīts, kā CO₂ emisijas klasēs klasificēt transportlīdzekļus, kuri pirmo reizi reģistrēti pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma. Dalībvalstīm būtu kādā CO₂ emisijas klasē jāklasificē tie transportlīdzekļi, attiecībā uz kuriem īpašnieks var pierādīt, ka to CO₂ emisijas ir norādītas klientam paredzētās informācijas datnē. CO₂ emisiju klases robežvērtības pirms emisiju samazinājuma trajektorijas sākuma ir tās, kuras norādītas emisiju samazinājuma trajektorijas pirmajam gadam.

(16) Šajā direktīvā būtu jāprecizē, kā CO₂ emisijas klases piešķirt profesionālajiem transportlīdzekļiem. Regula (ES) 2019/1242 nošķir tādus profesionālus transportlīdzekļus kā atkritumu savākšanai un celtniecības darbiem izmantojamus no citu veidu transportlīdzekļiem, definējot profesionālu transportlīdzekļu apakšgrupas. Šo transportlīdzekļu emisiju daļa lielas noslodzes sektorā ir aptuveni 2 %, un tie galvenokārt pārvietojas pilsētās. Pēc Regulas (ES) 2024/160 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 emisijas 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.

(17) Šajā direktīvā būtu jāprecizē, kā CO₂ emisijas klases piešķirt modernizētiem bezemisiju transportlīdzekļiem. Regulā (ES) 2019/1242 ražotājiem noteikti jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji. Atbilstoši minētajai regulai ražotāji gūst konkrētu labumu no bezemisiju transportlīdzekļu laišanas tirgū. Direktīva 1999/62/EK veicina pieprasījumu pēc minētajiem transportlīdzekļiem, piešķirot samazinātas maksas saskaņā ar CO₂ emisijas 5. klasi. Bezemisiju transportlīdzekļu pašreizējais trūkums ir mazāka sniedzamība nekā tradicionālajiem transportlīdzekļiem. Lai palielinātu transportlīdzekļa sniedzamību, ir iespējams bezemisiju transportlīdzekļus modernizēt, aizstājot akumulatoru bateriju paketi ar degvielas ģeneratoru, lai palielinātu transportlīdzekļa sniedzamību. Šādi modernizēti transportlīdzekļi tādejādi kļūst par hibrīda transportlīdzekļiem. Atbilstoši Direktīvai 1999/62/EK transportlīdzekļus klasificē CO₂ emisijas klasēs saskaņā ar transportlīdzekļa dokumentāciju, ko ražotāji sniedz pirms transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas. Tas nozīmē, ka esošajā tiesiskajā regulējuma satvarā šādi modernizēti transportlīdzekļi turpinātu gūt labumu no samazinātām maksām atbilstoši

CO₂ emisijas 5. klasei, kaut arī tajos izmanto degvielas ģeneratoru. Tomēr šāda attieksme kroplo kravu autopārvadājumu tirgu par sliktu pārvadātājiem, kuri izmanto nemodernizētus bezemisiju transportlīdzekļus, un tā neatspoguļo emisiju faktiskos samazinājumus transportlīdzekļu darbībā Regulas (ES) 2019/1242 vajadzībām. Lai nodrošinātu, ka CO₂ emisijas klases visiem transportlīdzekļiem balstās uz VECTO simulācijas rīka rezultātiem, bezemisiju transportlīdzekļi, kuri ir modernizēti, uzstādot ar degvielu darbināmu motoru, atbilstoši Direktīvai 1999/62/EK būtu jāuzskata par piederošiem CO₂ emisijas 1. klasei.

(18) Šajā direktīvā būtu jāprecizē, kā CO₂ emisijas klases piešķirt duālas degvielas transportlīdzekļiem. Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 24. panta 2. punkta g) apakšpunkts liek ražotājiem no 2024. gada 1. janvāra izdot duālas degvielas transportlīdzekļiem klientam paredzētās informācijas datni. 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 minēto simulāciju rezultāts būtu jāpienem kā transportlīdzekļa CO₂ emisiju pierādījums. Komisijai prettiesiskas simulācijas rezultāti būtu jānovērš, uzraugot, kā ražotāji izmanto šo iespēju. Tādēļ ražotājam, kas nolemj izmantot šo iespēju, tas būtu jāpaziņo Komisijai. Dalībvalstīm šis dokuments būtu jāpienem tikai tad, ja tas saņemts tieši no ražotāja, ja dokuments ir digitālā formātā, jo tad tas ir mazāk pakļauts viltošanai, un ja minētajam ražotājam ir adresēts labvēlīgs Komisijas lēmums.

(19) Ar šo direktīvu būtu jāsvīturo daži noteikumi, kas kļuvuši lieki. Direktīvā 1999/62/EK ir nosacījumi par tās tvēruma paplašināšanu, lai iekļautu transportlīdzekļu apakšgrupas, kuras aptver Regula (ES) 2017/2400, bet vēl neaptver Regula (ES) 2019/1242. Attiecīgie Direktīvas 1999/62/EK noteikumi ir 2. panta 1. punkta 30) apakšpunkta b) punkts; 2. panta 1. punkta 38) apakšpunkta b) punkts; 7. ga panta 1. punkta trešā daļa un 7. ga panta 7. punkts. 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 kļuvuši lieki un būtu jāsvīturo, lai vienkāršotu minētās direktīvas tekstu.

~~(4220)~~ Tādēļ Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 būtu attiecīgi jāgroza, IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 1999/62/EK

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), kas dotas tā klientam paredzētās informācijas datnes 2.6.1. punktā, ja tas ir smagais kravas transportlīdzeklis, vai tā

īpatnējās CO₂ emisijas (gCO₂/p-km), kas dotas tā klientam paredzētās informācijas datnes 2.6.4. punktā, ja tas ir autobuss vai tālsatiksmes autobuss, 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>).;

(a**b**) 29) apakšpunkta a) punktu aizstāj ar šādu:

“a) lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1242(**) 3. panta 11. punkta a) ~~un~~**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>).;

(b**c**) 30) apakšpunkta b) punktu ~~30) apakšpunktu~~ aizstāj ar šādu:

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

~~“b) lielas noslodzes transportlīdzeklis no transportlīdzekļu grupas, uz kuru attiecas īstenošanas akts, kas pieņemts saskaņā ar 7. ga panta 7. punktu, ar CO₂ emisijām, kuras ir par 50 % mazākas nekā atsaucēs CO₂ emisijas tā attiecīgajā transportlīdzekļu grupā, un kurš nav bezemisiju transportlīdzeklis;”;~~

(d) punkta 35) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

(e**e**) punkta 37) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“37) “emisiju samazinājuma trajektorija” transportlīdzekļu apakšgrupai (sg) ir 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 samazinājuma mērkrādītājs 2030. gadam ($rf_{sg,Y}$ vai $rfp_{sg,Y}$, kur $Y=2030$) ir 30 %, un

(b) gadiem $Y > 2030$ mērkkoefficients ($RET_{sg,Y}$ vai $RET_{p,sg,Y}$) ir 0,7;”;

~~“37) “emisiju samazinājuma trajektorija” transportlīdzekļu apakšgrupai (sg) un gada pārskata periodam (Y), proti, $ET_{sg,Y}$, ir ikgadējā CO₂ emisiju samazinājuma koeficienta ($RET_{sg,Y}$) reizinājums ar atsaucēs CO₂ emisijām~~

~~(rCO_{2sg}) apakšgrupā (sg), proti, $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,Y}$ nosaka saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 I pielikuma 5.1. punktu;~~

~~(df)~~ punkta 38) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

~~“38) “atsauces CO₂ emisijas” ir:~~

~~a) transportlīdzekļu apakšgrupām, uz kurām attiecas Regula (ES) 2019/1242, apmērs, kas aprēķināts saskaņā ar formulu minētās regulas I pielikuma 3. punktā;~~

~~b) transportlīdzekļu grupai, uz kuru attiecas īstenošanas akts, kas pieņemts saskaņā ar 7.ga panta 7. punktu, tajā norādītās atsauces CO₂ emisijas, kas atbilst visu minētās transportlīdzekļu grupas transportlīdzekļu CO₂ emisiju vidējai vērtībai, par kuru ir paziņots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/956(6) attiecībā uz pirmo pārskata periodu, kurš sāksies pēc dienas, kad saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 24. pantu ir aizliegts reģistrēt, pārdot vai sākt ekspluatēt tādus transportlīdzekļus minētajā transportlīdzekļu grupā, kas neatbilst Regulas (ES) 2017/2400 9. pantā minētajiem pienākumiem;”;~~

~~(eg)~~ punktam pievieno šādus apakšpunktus:

~~“42) “piekabe” ir piekabe, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 17. punktā un uz ko attiecas Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/1362(***);~~

~~43) “puspiekabe” ir piekabe, kas atbilst puspiekabes definīcijai Regulas (ES) 2018/858 3. panta 33. punktā un uz ko attiecas Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/1362.”~~

~~***Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/1362 (2022. gada 1. augusts), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes piekabju veikspēju saistībā ar to ietekmi uz mehānisko transportlīdzekļu CO₂ emisijām, degvielas patēriņu, enerģijas patēriņu un bezemisiju sniedzamību un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2020/683 (OV L 205, 5.8.2022., 145. lpp., **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**);~~

(2) direktīvas 7.ga pantu groza šādi:

(a) panta 1. punkta otro, trešo un ceturto daļu aizstāj ar šādām:

“Dalībvalstis piemēro minēto diferenciāciju transportlīdzekļu apakšgrupām, uz kurām attiecas Regula (ES) 2019/1242, **vēlākais sešus mēnešus pēc minēto transportlīdzekļu apakšgrupu** atsauces CO₂ emisiju pamatojoties uz, kas **publicētas** **pieņemtas** saskaņā ar minētās regulas 11. panta 1. punktu, **publicēšanas**. Tomēr transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD un 10-LH dalībvalstis piemēro šo diferenciāciju vēlākais 2023. gada 13. maijā.

Ja—Atsauces CO₂ emisijas, **kastiek** koriģētas saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 2. punktu, **dalībvalstis piemēro no sestā mēneša pirmās dienas pēc tam, kad tās publicētas. 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, kas koriģētas atbilstoši Komisijas**

Īstenošanas regulai (ES) .../... [pievienot atsauci, kad tā būs zināma], no 2026. gada 1. jūlija. šīs atsaucēs CO₂ emisijas piemēro no nākamā pārskata perioda sākuma.

Atkāpjoties no otrās daļas, attiecībā uz CO₂ emisiju 1., 4. un 5. klasi, kas minēta šā panta 2. punktā, diferenciācija attiecas uz transportlīdzekļu grupām, kurām piemēro īstenošanas aktus, kas pieņemti saskaņā ar 7. punktu, vēlākais divus gadus pēc attiecīgo īstenošanas aktu pieņemšanas. Diferenciācija ir atkarīga no tajos norādītajām atsaucēs CO₂ emisijām, un to piemēro līdz brīdim, kad saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktu tiek publicētas attiecīgo transportlīdzekļu apakšgrupu atsaucēs CO₂ emisijas. Kopš atsaucēs CO₂ emisiju publicēšanas saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktu dalībvalstis piemēro šīs atsaucēs CO₂ emisijas, nevis tās, kas norādītas saskaņā ar 7. punktu, un diferenciāciju attiecīgajās transportlīdzekļu apakšgrupās piemēro visām emisiju klasēm.”;

(b) panta 2. punktam pievieno šādas daļas:

“Dalībvalstis vēlākais līdz [šīs direktīvas spēkā stāšanās datums + divi mēneši] pārklasificē transportlīdzekļus, kuri klasificēti CO₂ emisijas 2. vai 3. klasē, izmantojot emisijas samazinājuma trajektoriju, kuras pamatā ir 43 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājs 2030. gadam, tās vietā izmantojot emisijas samazinājuma trajektoriju, kuras pamatā ir 30 % CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājs 2030. gadam.

Par derīgiem pārklasificēšanai kādā no CO₂ emisijas klasēm dalībvalstis uzskata visus transportlīdzekļus, attiecībā uz kuriem ceta 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, 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 ne-profesionālo transportlīdzekļu apakšgrupai.

Dalībvalstis nepiemēro atbilstoši CO₂ emisijas 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 emisijas 1. klasei.

Transportlīdzekļa ražotāji drīkst izmantot Regulas (ES) 2017/2400 5. pantā noteikto simulācijas rīku, lai noteiktu Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 21) punktā definētā duālas degvielas transportlīdzekļa CO₂ emisijas vēlāk pēc tā ražošanas datuma, ja minētā transportlīdzekļa ražošanas datums ir pirms 2024. gada 1. janvāra. Ražotājs, kas iecerējis izmantot šo iespēju, paziņo par šo ieceri Komisijai, un Komisija lemj, vai minētais ražotājs drīkst izmantot simulācijas rīku šajā punktā noteiktajam nolūkam. Lai transportlīdzekli klasificētu kādā CO₂ emisijas klasē, dalībvalstis pieņem ražotāju veiktu simulāciju kā transportlīdzekļa CO₂ emisiju pierādījumu ar nosacījumu, ka ražotājs simulācijas

rezultātus tām nosūta tieši un digitālā formā kopā ar minētajam ražotājam adresētu Komisijas lēmumu.”;

(b) svītro panta 7. punktu; 7. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

~~“Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai precizētu atsaucēs CO₂ emisijas transportlīdzekļu grupām, kas nav apakšgrupas 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD un 10-LH.”;~~

(3) direktīvā iekļauj šādu pantu:

“7.gc pants

1. Līdz 2030. gada 30. jūnijam, piemērojot 7.ga pantu, dalībvalstis var ņemt vērā piekabju ietekmi uz CO₂ emisijām, ko rada to savienošana ar mehānisko transportlīdzekli. No 2030. gada 1. jūlija tās ņem vērā šo ietekmi.

Ja dalībvalsts piemēro pirmo daļu, 7.ga panta 2. punktā minēto transportlīdzekļu sastāva CO₂ emisiju klasi ietekmē velkamās piekabes klase saskaņā ar VIII pielikumu.

2. Ja dalībvalsts piemēro pirmo daļu un saskaņā ar 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu nosaka specifiskas maksas transportlīdzekļu sastāviem, kas neiekļaujas maksimālajās masās un/vai gabarītos, kas noteikti Padomes Direktīvas 96/53/EK* I pielikumā, saskaņā ar minētās direktīvas 4. panta 4. punktu tā var piemērot ceļu lietošanas maksas samazinājumu tādiem transportlīdzekļu sastāviem, kuros ir vismaz viena piekabe, kurai piekabes klase ir piešķirta saskaņā ar šīs direktīvas VIII pielikumu.

Ceļu lietošanas maksas samazinājuma apmērs var atbilst samazinājumam, kas piešķirts transportlīdzekļu sastāviem, kuri iekļaujas maksimālajās masās un/vai gabarītos.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētu aktu saskaņā ar 9.d pantu, lai grozītu VIII pielikumu, nosakot tajā iekļautās efektivitātes koeficienta robežvērtības vai pielāgojot tās tehnikas attīstībai. Pirmo noteikšanu veic, pamatojoties uz piekabju parka vidējo efektivitāti, kad tiek publicētas transportlīdzekļu atsaucēs CO₂ emisijas, un pamatojoties uz potenciālu, ka šīm piekabēm jārada efektivitātes uzlabojumi, ņemot vērā puspiekabju un citu piekabju atšķirīgo potenciālu.

Attiecībā uz piekabju 1. un 2. klasi, kā norādīts VIII pielikuma tabulā, Komisija pieņem deleģētu aktu, ar ko nosaka efektivitātes koeficienta robežvērtības, vēlākais vienu gadu pēc tam, kad ir publicētas piekabju atsaucēs CO₂ emisijas saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 11. panta 1. punktu.

~~Attiecībā uz piekabju 3. klasi, kā norādīts VIII pielikuma tabulā, attiecas uz bezemisijas piekabēm, kuras definētas Regulas (ES) 2019/1242 3. panta 11) punkta c) apakšpunktā un atbilst piekabju 3. klasei noteiktajai efektivitātes koeficienta robežvērtībai, ko piemēro piekabēm, kuras ir aprīkotas ar ierīci, kas aktīvi atbalsta to piedziņu, un kurām nav iekšdedzes motora vai kurām ir iekšdedzes motors, kas emitē mazāk nekā 5 g CO₂/kWh, Komisija pieņem deleģētu aktu, ar ko nosaka efektivitātes koeficienta robežvērtības, pēc tam, kad ir pieejamas juridiski sertificētas vērtības attiecībā uz šīm piekabēm.~~

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētu aktu saskaņā ar 9.d pantu, lai grozītu VIII pielikumu, nosakot metodiku, kā piekabes, kas ir modernizētas, uzstādot tajās aprīkojumu, kas uzlabo to energoefektivitāti, iedalīt attiecīgā piekabju klasē, jo īpaši

tās piekabes, kas ir reģistrētas, pārdotas vai kuras sāk ekspluatēt pirms Īstenošanas regulas (ES) 2022/1362 piemērošanas datuma.

4. Lai reģistrētu 3. punkta ceturtajā daļā minēto aprīkojumu, dalībvalstis izmanto Direktīvas 2014/45/ES** II pielikuma 10. pozīciju ("Cita informācija").

* Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

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

(4) direktīvas 7.j panta 2.a punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Ja vadītājs vai attiecīgā gadījumā pārvadātājs, vai Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas (EETS) pakalpojumu sniedzējs 7.g panta 2. punkta, 7.ga panta un 7.gb panta nolūkos nevar sniegt pierādījumus par transportlīdzekļa emisiju klasi, dalībvalstis var piemērot iekasējamās autoceļu nodevas vai lietošanas maksas, kas nepārsniedz maksimālās. Ja vadītājs vai attiecīgā gadījumā pārvadātājs, vai Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas (EETS) pakalpojumu sniedzējs 7.gc panta nolūkos nevar sniegt pierādījumus par transportlīdzekļa sastāva emisiju klasi, dalībvalstis var piemērot autoceļu nodevas vai lietošanas maksas atkarībā no mehāniskā transportlīdzekļa emisiju klases.”;

(5) regulas 8. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Šā panta 1. punktā minētās vienotās lietošanas maksu sistēmas gadījumā 7.ga panta 1. punktā minēto diferenciāciju piemērošanas beigu datums 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.”;

(56) direktīvas 9.d panta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 9.e pantu, lai grozītu šo direktīvu attiecībā uz 0. pielikumu, IIIa pielikuma formulām 4.1. un 4.2. punktā, IIIb un IIIc pielikuma tabulās norādītajiem apjomiem, lai tos pielāgotu zinātnes un tehnikas attīstībai, un efektivitātes koeficienta robežvērtībām, kas norādītas VIII pielikuma tabulā, lai tās noteiktu vai pielāgotu tehnikas attīstībai.”;

(67) direktīvas 11. panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) infrastruktūras lietošanas maksas vai lietošanas maksas diferenciāciju atkarībā no transportlīdzekļu vidiskā snieguma saskaņā ar 7.g, 7.ga, 7.gb vai 7.gc pantu;”;

(78) šīs direktīvas pielikuma tekstu pievieno kā VIII pielikumu.

2. pants

Grozījums Direktīvā (ES) 2019/520

Direktīvas (ES) 2019/520 I pielikumā I daļu aizstāj ar šādu:

“I daļa. Dati par transportlīdzekļiem

Pozīcija	O/F ⁽¹⁾	Piezīmes
Reģistrācijas numurs	O	
Šasijas numurs / transportlīdzekļa identifikācijas numurs (VIN)	O	
Reģistrācijas dalībvalsts	O	
Marka	O	(D.1 ⁽²⁾) piemēram, <i>Ford</i> , <i>Opel</i> vai <i>Renault</i>
Transportlīdzekļa modelis	O	(D.3) piemēram, <i>Focus</i> , <i>Astra</i> vai <i>Megane</i>
ES kategorijas kods	O	(J) piemēram, mopēdi, motocikli un viegie pasažieru automobiļi
Euro emisiju klase	O	Piemēram, <i>Euro 4</i> , <i>Euro 6</i>
CO ₂ emisiju klase	F	Attiecas uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem
Reklasifikācijas datums	F	Attiecas uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem
CO ₂ uz g/tkm	F	Attiecas uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem
Tilpuma orientācija: Jā/nē	F	Attiecas uz piekabēm
Efektivitātes koeficients — pamatojoties uz tonnkilometriem (-) ...	F	Attiecas uz piekabēm
Efektivitātes koeficients — pamatojoties uz m ³ -kilometriem (-) ...	F	Attiecas uz piekabēm
Transportlīdzekļa tehniski pieļaujamā maksimālā masa	O	
(1) O = obligāts, ja pieejams valsts reģistrā; F = fakultatīvs. (2) Saskaņotais Savienības kods, sk. Direktīvu 1999/37/EK.		

”

3. pants

Grozījums Direktīvā 1999/37/EK

Direktīvas 1999/37/EK I pielikuma V punktā (“izplūdes gāzu emisija”) pievieno šādus apakšpunktus:

“V.11) efektivitātes koeficients:

- piekabēm bez tilpuma orientācijas efektivitātes koeficients — tonnkilometros, ja norādīts 49.11.2. pozīcijā atbilstības sertifikātā, kas noteikts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683* VIII pielikuma papildinājumā, vai 49.11.2. pozīcijā

transportlīdzekļa individuālā apstiprinājuma sertifikātā, kas noteikts minētās regulas III pielikuma 1. papildinājumā;

- piekabēm ar tilpuma orientāciju efektivitātes koeficients — m^3 -kilometros, ja norādīts 49.11.3. pozīcijā atbilstības sertifikātā, kas noteikts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683 VIII pielikuma papildinājumā, vai 49.11.3. pozīcijā transportlīdzekļa individuālā apstiprinājuma sertifikātā, kas noteikts minētās regulas III pielikuma 1. papildinājumā;

tilpuma orientācija ir norādīta 49.10. pozīcijā lielas noslodzes piekabju atbilstības sertifikātā, kas noteikts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683 VIII pielikuma papildinājumā, vai 49.10. pozīcijā transportlīdzekļa individuālā apstiprinājuma sertifikātā, kas noteikts minētās regulas III pielikuma 1. papildinājumā;

V.12) piekabes klase, kas noteikta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/62/EK 7.gc pantu;

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

4. pants

1. Normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, dalībvalstīs stājas spēkā vēlākais līdz [viens gads no šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas]. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

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

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

5. pants

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

6. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*