



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

Briselē, 2018. gada 14. jūnijā
(OR. en)

2017/0111 (COD)

PE-CONS 20/18

CLIMA 60
ENV 230
TRANS 150
MI 261
CODEC 553

LEĢISLATĪVIE AKTI UN CITI DOKUMENTI

Temats: EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par jaunu lielas
noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringu
un ziņošanu

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
REGULA (ES) 2018/...**

(... gada ...)

**par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju
un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru²,

¹ OV C 81, 2.3.2018., 95. lpp.

² Eiropas Parlamenta 2018. gada 12. jūnija nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes ... lēmums.

tā kā:

- (1) Eiropadomes 2014. gada 23.–24. oktobra secinājumos par klimata un enerģētikas politikas satvaru laikposmam līdz 2030. gadam ir apstiprināts saistošs mērķrādītājs līdz 2030. gadam visas tautsaimniecības mērogā panākt siltumnīcefekta gāzu emisiju iekšējo samazinājumu vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, un Eiropadomes 2016. gada 17.–18. marta sanāksmē šo mērķrādītāju vēlreiz apstiprināja.
- (2) Eiropadomes 2014. gada 23.–24. oktobra secinājumos ir noteikts, ka šis mērķrādītājs Savienībai ir jāsasniedz kopīgi izmaksu ziņā pēc iespējas lietderīgākā veidā, līdz 2030. gadam panākot samazinājumus salīdzinājumā ar 2005. gadu par 43 % un 30 % attiecīgi siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā ("ES ETS") un ETS neapņemtajos sektoros. Parīzes nolīgumā¹ cita starpā ir izvirzīts ilgtermiņa mērķis, kas atbilst virsuzdevumam globālo vidējās temperatūras pieaugumu ierobežot krietni zem 2° C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. Visām dalībvalstīm ir jāpiedalās šajos centienos, un visām ekonomikas nozarēm, tostarp transporta nozarei, ir jāsekmē tādu emisiju samazinājumu sasniegšana, par kuriem vienojusies Eiropadome, un Parīzes nolīguma ilgtermiņa mērķu izpilde.
- (3) Komisijas 2016. gada Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija izvirza mērķi, ka līdz gadsimta vidum transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju līmenim jābūt vismaz par 60 % zemākam nekā 1990. gadā, un ir jāuzņem kurss uz nulles emisiju.

¹ Parīzes nolīgums (OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.).

- (4) Lai sasniegtu minēto mērķi, ir lietderīgi apsvērt virkni dažādu pasākumu. Papildus CO₂ emisiju standartu noteikšanai lielas noslodzes transportlīdzekļiem, proti, kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, minētie pasākumi varētu ietvert arī citas darbības, kas veicina efektivitātes uzlabošanu un samazina lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijas, piemēram, slodzes optimizāciju, braukšanu saistītās kolonnās, vadītāju apmācību, alternatīvu degvielu izmantošanu, autoparka atjaunošanu, riepas ar zemu rītes pretestību, sastrēgumu mazināšanu un investīcijas infrastruktūras uzturēšanā.
- (5) Siltumnīcefekta gāzu emisijas no lielas noslodzes transportlīdzekļiem pašlaik veido aptuveni ceturto daļu autotransporta radīto emisiju Savienībā, un, ja netiks veikti papildu pasākumi, ir gaidāms, ka laikposmā no 2010. līdz 2030. gadam to apjoms pieaugs par 10 %, bet laikposmā no 2010. līdz 2050. gadam – par 17 %. Lai sekmētu nepieciešamo emisiju samazinājumu transporta nozarē, jāīsteno efektīvi pasākumi lielas noslodzes transportlīdzekļu radīto emisiju ierobežošanai.
- (6) Savā 2014. gada paziņojumā par Smagdarba transportlīdzekļu degvielas patēriņa un CO₂ emisiju samazināšanas stratēģiju Komisija atzina, ka šādu pasākumu ieviešanas priekšnoteikums ir regulēta procedūra CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanai.

- (7) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009¹ nodrošina satvaru šādas regulētas procedūras izveidei. Mērījumi, kas veikti saskaņā ar minēto procedūru, sniegs pamatotus un salīdzināmus CO₂ emisiju un degvielas patēriņa datus par katru lielas noslodzes transportlīdzekli attiecībā uz ievērojamu lielas noslodzes transportlīdzekļu parka daļu Savienībā. Konkrēta lielas noslodzes transportlīdzekļa pircējam un attiecīgajai reģistrācijas dalībvalstij būs piekļuve minētajai informācijai, kas daļēji novērsīs informācijas trūkumu.
- (8) Liela daļa transporta uzņēmumu ir mazie un vidējie uzņēmumi. Turklāt tiem vēl nav pieejama standartizēta informācija degvielas efektivitātes tehnoloģiju novērtēšanai vai lielas noslodzes transportlīdzekļu salīdzināšanai, lai pieņemtu pamatotus iegādes lēmumus, tādējādi samazinot savus degvielas rēķinus, kas veido vairāk nekā ceturto daļu no to darbības izmaksām.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu (OV L 188, 18.7.2009., 1. lpp.).

- (9) Informācija par lielas noslodzes transportlīdzekļa CO₂ emisijām un degvielas patēriņu būtu jāpublisko, lai ļautu visiem transportlīdzekļu operatoriem pieņemt pamatotus iegādes lēmumus un nodrošinātu augsta līmeņa pārredzamību. Visiem lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotājiem būs iespēja salīdzināt savu un citu marku transportlīdzekļu veiktspēju. Tas stimulēs inovāciju un mudinās izstrādāt energoefektīvākus lielas noslodzes transportlīdzekļus, tādējādi palielinot konkurētspēju. Minētā informācija arī sniegs politikas veidotājiem Savienības un dalībvalstu līmenī stingru pamatu tādas politikas izstrādei, kas veicinātu energoefektīvāku lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanas pieaugumu.
- (10) Lai pilnībā izprastu Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu parka konfigurāciju, tā attīstību laika gaitā un iespējamo ietekmi uz CO₂ emisijām, ir lietderīgi, ka dalībvalstu kompetentās iestādes veic monitoringu un paziņo Komisijai datus par visu jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu un visu jauno piekabju reģistrāciju, iekļaujot datus par spēka piedziņu, kā arī attiecīgo virsbūvi.
- (11) Tāpēc ir lietderīgi, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji veic monitoringu un paziņo Komisijai CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtības, kas noteiktas katram jaunam lielas noslodzes transportlīdzeklī, ievērojot Komisijas Regulu (ES) 2017/2400¹.

¹ 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.).

- (12) CO₂ emisiju un degvielas patēriņa datu pieejamība par dažādām lielas noslodzes transportlīdzekļu kategorijām ir atkarīga no tā, kad uz minētajām kategorijām attieksies Regula (ES) 2017/2400. Lai nodrošinātu skaidrību un juridisko noteiktību attiecībā uz transportlīdzekļu ražotājiem noteiktajiem monitoringa un ziņošanas pienākumiem, šajā regulā būtu jānorāda monitoringa un ziņošanas sākuma gadi par katru lielas noslodzes transportlīdzekļu kategoriju, kas ir tās darbības jomā. Ievērojot Regulu (ES) 2017/2400, dati būs pieejami par noteiktiem jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti 2019. gadā. Sākot no minētā gada, būtu jāpieprasa ražotājiem veikt monitoringu un paziņot tehniskos datus, kas saistīti ar minētajiem transportlīdzekļiem. Par citām lielas noslodzes transportlīdzekļu kategorijām un lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām dati kļūs pieejami tikai vēlāk. Būtu jānosaka saprātīgs laikposms, kurā jānosaka sākuma gadi datu monitoringam un ziņošanai par minētajām transportlīdzekļu kategorijām un transportlīdzekļu grupām. Ņemot vērā to, ka ir tehniski sarežģīti izstrādāt procedūras CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanai pārējām lielas noslodzes transportlīdzekļu kategorijām un lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, laikposmam vajadzētu būt septiņiem gadiem pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

- (13) Sabiedrības interesēs ir tas, lai tehniskie dati, kas ir būtiski lielas noslodzes transportlīdzekļa CO₂ emisiju un degvielas patēriņa rādītāju noteikšanā, tiktu aktīvi izplatīti sabiedrībai, lai palielinātu lielas noslodzes transportlīdzekļa specifiku un ar tām saistītās veikspējas pārredzamību un sekmētu konkurenci ražotāju vidū. Nebūtu jāpublicē dati, kas ir sensitīvi, pamatojoties uz personas datu aizsardzības un godīgas konkurences apsvērumiem. Daži dati, kas ir saistīti ar lielas noslodzes transportlīdzekļu aerodinamiskajiem rādītājiem, būtu jāpublisko diapazona formātā, lai ņemtu vērā godīgas konkurences apsvērumus. Paziņotie dati būtu jāpublisko tā, lai tie būtu viegli pieejami sabiedrībai un bez maksas. Šī regula neskar vēl citas publiskas piekļuves tiesības vides informācijai, cita starpā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1367/2006¹.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1367/2006 (2006. gada 6. septembris) par to, kā Kopienas iestādēm un struktūrām piemērot Orhūsas Konvenciju par pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem (OV L 264, 25.9.2006., 13. lpp.).

- (14) Svarīgi, lai monitoringa un ziņošanas sistēma būtu lietotājdraudzīga visiem pārvadātājiem neatkarīgi no to lieluma un resursiem. Tāpat ir svarīgi, lai Komisija aktīvi veicinātu šādu sistēmu, lai nodrošinātu, ka tai ir jēgpilna ietekme uz nozari un lai palielinātu informētību par paziņoto datu pieejamību.
- (15) Ar dalībvalstu un ražotāju iepriekšējā kalendārajā gadā nosūtīto datu analīzi, ko veic Komisija, būtu jāiepazīstina sabiedrība, tā lai skaidri parādītu Savienības un katras dalībvalsts lielas noslodzes transportlīdzekļu parka, kā arī katra ražotāja rādītājus. Tam vajadzētu sniegt iespēju veikt salīdzināšanu pašos parkos un starp tiem attiecībā uz vidējo degvielas patēriņu un CO₂ emisijām katrai lielas noslodzes transportlīdzekļu grupai katrā ekspluatācijas profilā.

- (16) Svarīgi, lai CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtības, kas noteiktas, ievērojot Regulu (ES) 2017/2400, pareizi atspoguļotu lielas noslodzes transportlīdzekļu veikspēju. Tādēļ minētajā regulā ir izklāstīti noteikumi, kā veikt simulācijas rīka darbības, kā arī attiecīgo sastāvdaļu, atsevišķu tehnisko vienību un sistēmu īpašību, kas ir saistītas ar CO₂ emisijām un degvielas patēriņu, verifikāciju un nodrošināt to atbilstību. Minētajā verifikācijas procedūrā būtu jāiekļauj testēšana uz ceļa. Jaunais tipa apstiprināšanas regulējums, kā izklāstīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/...¹⁺ ļauj nodrošināt to, ka noviržu gadījumā ražotājs veic korektīvus pasākumus un ka neatbilstības gadījumā Komisija var piemērot administratīvus naudas sodus. Jaunajā regulējumā ir arī atzīts, ka ir svarīgi ļaut trešām personām veikt transportlīdzekļu neatkarīgu testēšanu un piekļūt nepieciešamajiem datiem. Komisijai būtu jāveic šādu verifikācijas testu rezultātu monitorings un minēto rezultātu analīze būtu jāiekļauj gada ziņojumā.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/... (... gada ...) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV ...).

⁺ OV: lūdzu, ievietojiet atsauci uz dok. PE-CONS 73/17.

- (17) Ir svarīgi nodrošināt, lai dati, kuriem veic monitoringu un ziņošanu, ir pamatoti un uzticami. Tādēļ Komisijas rīcībā vajadzētu būt līdzekļiem, lai verificētu un, ja nepieciešams, labotu galīgos datus. Tāpēc monitoringa prasībās būtu jāiekļauj arī parametri, kas ļauj atbilstoši izsekot un verificēt datus.
- (18) Komisijai vajadzētu būt iespējai piemērot administratīvu naudas sodu gadījumā, ja tā konstatē, ka ražotāja paziņotie dati atšķiras no datiem, kas reģistrēti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un jo īpaši saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011¹ un Regulu (ES) 2017/2400, vai ja ražotājs piemērojamajā termiņā nesniedz prasītos datus. Minētajiem naudas sodiem vajadzētu būt iedarbīgiem, samērīgiem un atturošiem.

¹ Komisijas Regula (ES) Nr. 582/2011 (2011. gada 25. maijs), ar ko īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 attiecībā uz lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI) un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK I un III pielikumu (OV L 167, 25.6.2011., 1. lpp.).

- (19) Balstoties uz pieredzi, kas gūta, veicot monitoringu un paziņojot datus par CO₂ emisijām atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 443/2009¹ par jauniem vieglajiem transportlīdzekļiem un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 510/2011² par jauniem vieglajiem kravas automobiļiem, ir lietderīgi atbildību par šādu datu apmaiņu ar kompetentajām dalībvalstu iestādēm un ražotājiem, kā arī par galīgās datubāzes pārvaldību Komisijas vārdā uzticēt Eiropas Vides aģentūrai. Ir arī lietderīgi iespēju robežās saskaņot lielas noslodzes transportlīdzekļu monitoringa un ziņošanas procedūras ar tām procedūrām, kas jau pastāv mazas noslodzes transportlīdzekļiem.
- (20) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus, saskaņā ar kuriem īsteno šīs regulas noteikumus par to, kā verificē un labo datus, kuriem veic monitoringu, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011³.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 443/2009 (2009. gada 23. aprīlis), ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem (OV L 140, 5.2.2009., 1. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 510/2011 (2011. gada 11. maijs) par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravas automobiļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju vieglo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai (OV L 145, 31.5.2011., 1. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (21) Lai nodrošinātu to, ka datu prasības un monitoringa un ziņošanas procedūra laika gaitā saglabā savu nozīmību lielas noslodzes transportlīdzekļu parka CO₂ emisiju pienesuma novērtēšanā, lai nodrošinātu, ka ir pieejami dati par jaunām un progresīvām CO₂ samazināšanas tehnoloģijām un par uz ceļa veiktu verifikācijas testu rezultātiem, un lai nodrošinātu, ka gaisa pretestības vērtību diapazoni joprojām ir nozīmīgi informācijas un salīdzināmības nolūkos, kā arī lai papildinātu noteikumus par administratīviem naudas sodiem, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz to, lai ievietotu aptverto lielas noslodzes transportlīdzekļu kategoriju monitoringa un ziņošanas sākuma gadus, veiktu grozījumus datu prasībās un monitoringa un ziņošanas procedūrā, kas noteiktas šīs regulas pielikumos, konkretizētu, kādi dati dalībvalstīm jāziņo uz ceļa veiktu verifikācijas testu rezultātu monitoringa veikšanai, veiktu grozījumus gaisa pretestības vērtību diapazonos un definētu ražotājiem uzliekamo administratīvo naudas sodu kritērijus, aprēķināšanu un iekasēšanas metodi. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu¹. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

¹ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (22) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, veikt monitoringu un ziņot par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas patēriņu Savienībā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tā mēroga un iedarbības dēļ minēto mērķi 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 regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

Šajā regulā ir noteiktas prasības Savienībā reģistrētu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringam un ziņošanai.

2. pants

Darbības joma

Šo regulu piemēro dalībvalstu un lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāju veiktajam datu monitoringam un ziņošanai par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

To piemēro šādām transportlīdzekļu kategorijām:

- a) M₁, M₂, N₁ un N₂ kategorijas transportlīdzekļi, kuru atskaites masa pārsniedz 2 610 kg un uz kuriem neattiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007¹, un visi M₃ un N₃ kategorijas transportlīdzekļi;
- b) O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļi.

Minētie transportlīdzekļi šajā regulā tiek dēvēti par lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro definīcijas, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK¹ un Regulā (EK) Nr. 595/2009.

4. pants

Dalībvalstu veiktais monitorings un ziņošana

1. Sākot no 2019. gada 1. janvāra un par katru nākamo kalendāro gadu dalībvalstis veic I pielikuma A daļā norādīto datu monitoringu attiecībā uz jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas pirmo reizi reģistrēti Savienībā.

Līdz katra gada 28. februārim, sākot no 2020. gada, dalībvalstu kompetentās iestādes paziņo minētos datus Komisijai saskaņā ar II pielikumā izklāstītajām ziņošanas procedūrām.

Datiem par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri iepriekš bijuši reģistrēti ārpus Savienības, netiek veikts monitorings un ziņošana, ja vien minētā reģistrācija nav notikusi mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Savienībā.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai ("pamatdirektīva") (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

2. Kompetentās iestādes, kas ir atbildīgas par datu monitoringu un ziņošanu saskaņā ar šo regulu, ir tās iestādes, ko dalībvalstis izraudzījušās saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 443/2009 8. panta 7. punktu.

5. pants

Ražotāju veiktais monitorings un ziņošana

1. No I pielikuma B daļas 1. punktā izklāstītajiem sākuma gadiem lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji veic I pielikuma B daļas 2. punktā norādīto datu monitoringu par kalendāro gadu katram jaunam lielas noslodzes transportlīdzeklim.

Līdz katra gada 28. februārim no sākuma gada, kas norādīts I pielikuma B daļas 1. punktā, lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji saskaņā ar II pielikumā izklāstīto ziņošanas procedūru paziņo Komisijai minētos datus par katru jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli, kura simulācijas datums ir iepriekšējā kalendārajā gadā.

Simulācijas datums ir datums, par kuru ziņots saskaņā ar I pielikuma B daļas 2. punkta 71. aili.

2. Katrs ražotājs ieceļ kontaktpunktu datu paziņošanas nolūkiem saskaņā ar šo regulu.

6. pants

Centrālais datu reģistrs lielas noslodzes transportlīdzekļiem

1. Komisija uztur centrālo reģistru datiem par lielas noslodzes transportlīdzekļiem ("reģistrs"), kuri tiek paziņoti saskaņā ar 4. un 5. pantu.

Reģistrs ir publiski pieejams, izņemot datus, kas norādīti I pielikuma A daļas a) ailē, un datus, kas norādīti I pielikuma B daļas 2. punkta 1., 24., 25., 32., 33., 39. un 40. ailē.

Attiecībā uz datiem, kas norādīti I pielikuma B daļas 2. punkta 23. ailē, to vērtību publisko I pielikuma C daļā noteiktajā diapazona formātā.

2. Reģistru Komisijas vārdā pārvalda Eiropas Vides aģentūra.

7. pants

Uz ceļa veiktu verifikācijas testu rezultātu monitorings

1. Komisija veic Regulas (EK) Nr. 595/2009 satvarā uz ceļa veikto verifikācijas testu rezultātu monitoringu – ja tie ir pieejami –, lai verificētu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijas un degvielas patēriņu.
2. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar 13. pantu, lai papildinātu šo regulu, norādot datus, kas dalībvalstu kompetentajām iestādēm jāpaziņo šā panta 1. punkta nolūkos.

8. pants

Datu kvalitāte

1. Kompetentās iestādes un ražotāji ir atbildīgi par to, lai dati, kurus tie paziņo saskaņā ar 4. un 5. pantu, būtu pareizi un kvalitatīvi. Tie bez kavēšanās informē Komisiju par jebkādam kļūdām, kas atklātas paziņotajos datos.

2. Komisija pati veic saskaņā ar 4. un 5. pantu paziņoto datu kvalitātes verifikāciju.
3. Ja Komisiju informē par kļūdām datos vai pēc savas verifikācijas tā atklāj neatbilstības datu kopā, nepieciešamības gadījumā Komisija veic vajadzīgos pasākumus, lai labotu datus, kas publicēti 6. pantā minētajā reģistrā.
4. Komisija ar īstenošanas aktiem var noteikt verifikācijas un koriģēšanas pasākumus, kas minēti šā panta 2. un 3. punktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 12. pantā minēto pārbaudes procedūru.

9. pants

Administratīvie naudas sodi

1. Komisija var piemērot administratīvu naudas sodu katrā šādā gadījumā:
 - a) ja tā konstatē, ka dati, ko ražotājs paziņojis, ievērojot šīs regulas 5. pantu, atšķiras no datiem, kas izriet no ražotāja uzskaites datnes vai no motora tipa apstiprinājuma sertifikāta, kurš izsniegts Regulas (EK) Nr. 595/2009 satvarā, un novirze ir izdarīta ar nolūku vai pieļauta rupjas nolaidības dēļ;

- b) ja dati nav iesniegti termiņā, kas ir piemērojams, ievērojot 5. panta 1. punktu, un kavēšanos nevar pienācīgi attaisnot.

Komisija a) punktā minēto datu verificēšanas nolūkos apspriežas ar attiecīgajām apstiprinātājām iestādēm.

Administratīvie naudas sodi ir iedarbīgi, samērīgi un atturoši un nepārsniedz EUR 30 000 par vienu lielas noslodzes transportlīdzekli, uz ko attiecas a) un b) apakšpunktā minētā novirze vai datu sniegšanas kavēšanās.

- 2. Komisija, pamatojoties uz šā panta 3. punktā izklāstītajiem principiem, pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 13. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot procedūru un metodes šā panta 1. punktā minēto administratīvo naudas sodu aprēķināšanai un iekasēšanai.
- 3. Šā panta 2. punktā minētajos deleģētajos aktos ievēro šādus principus:
 - a) Komisijas izveidotajā procedūrā tiek ievērotas tiesības uz labu pārvaldību un jo īpaši tiesības tikt uzklautam un tiesības piekļūt lietas materiāliem, vienlaikus ievērojot konfidencialitātes un komercnoslēpuma likumīgas aizsardzības apsvērumus;

- b) aprēķinot atbilstīgu administratīvo naudas sodu, Komisija vadās pēc iedarbīguma, samērīguma un atturēšanas principiem, attiecīgā gadījumā ņemot vērā novirzes vai kavēšanās smagumu un ietekmi, to lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu, uz kuriem attiecas datu novirze vai novēlota ziņošana, ražotāja labticību, ražotāja atsaucības un sadarbības pakāpi, novirzes vai kavēšanās atkārtošanos, biežumu vai ilgumu, kā arī iepriekšējās sankcijas, kas uzliktas tam pašam ražotājam;
 - c) administratīvos naudas sodus iekasē bez liekas kavēšanās, nosakot samaksas termiņus un – attiecīgā gadījumā – ietverot iespēju sadalīt samaksu vairākos maksājumos un posmos.
4. Administratīvo naudas sodu summas uzskata par ieņēmumiem Savienības vispārējā budžetā.

10. pants

Ziņojums

1. Komisija līdz katra gada 31. oktobrim publicē ikgadējo ziņojumu, kurā ietver savu analīzi par dalībvalstu un ražotāju nosūtītajiem datiem par iepriekšējo kalendāro gadu.

2. Šajā analīzē norāda vismaz Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu parka, kā arī katras dalībvalsts un katra ražotāja vidējā degvielas patēriņa un CO₂ emisiju rādītājus par katru lielas noslodzes transportlīdzekļu grupu pēc ekspluatācijas profila, slodzes un degvielas kombinācijas. Tajā, ja iespējams, ņem vērā arī datus par jaunu un progresīvu CO₂ samazināšanas tehnoloģiju, kā arī alternatīvas spēka piedziņas izmantošanu. Turklāt tajā ietver analīzi par rezultātiem, ja tādi ir pieejami, kas gūti uz ceļa veiktos verifikācijas testos, kuru monitoringu veic saskaņā ar 7. pantu.
3. Komisija šo analīzi sagatavo ar Eiropas Vides Aģentūras atbalstu.

11. pants
Pielikumu grozīšana

1. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 13. pantu, lai grozītu pielikumus nolūkā:
 - a) atjaunināt vai pielāgot I pielikuma A daļā un B daļā noteiktās datu prasības, ja tas tiek uzskatīts par nepieciešamu, lai veiktu pilnīgu analīzi saskaņā ar 10. pantu;
 - b) ievietot sākuma gadus I pielikuma B daļas 1. punktā;
 - c) atjaunināt vai pielāgot I pielikuma C daļā izklāstītos diapazonus, ņemot vērā izmaiņas lielas noslodzes transportlīdzekļu konstrukcijā un nodrošinot, ka diapazoni joprojām ir nozīmīgi informācijas un salīdzināmības nolūkos;
 - d) pielāgot II pielikumā izklāstīto monitoringa un ziņošanas procedūru, lai ņemtu vērā šīs regulas piemērošanā gūto ieredzi.
2. Deleģētos aktus, kas minēti 1. punkta b) apakšpunktā, pieņem līdz ... [7 gadi pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas].

12. pants
Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Klimata pārmaiņu komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013¹. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

13. pants
Deleģēšanas īstenošana

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

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 525/2013 (2013. gada 21. maijs) par mehānismu siltumnīcefekta gāzu emisiju pārraudzībai un ziņošanai un citas informācijas ziņošanai valstu un Savienības līmenī saistībā ar klimata pārmaiņām un par Lēmuma Nr. 280/2004/EK atcelšanu (OV L 165, 18.6.2013., 13. lpp.).

2. Pilnvaras pieņemt 7. panta 2. punktā, 9. panta 2. punktā un 11. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz septiņu gadu laikposmu no ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms septiņu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome var jebkurā laikā atsaukt 7. panta 2. punktā, 9. panta 2. punktā un 11. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 7. panta 2. punktu, 9. panta 2. punktu un 11. panta 1. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

14. pants
Stāšanās spēkā

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

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

..., ...

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs

I PIELIKUMS

Noteikumi par datiem, kuriem jāveic monitorings un ziņošana

A DAĻA: DATI, KURU MONITORINGU UN ZIŅOŠANU VEIC DALĪBVALSTIS:

- a) transportlīdzekļa identifikācijas numurs visiem tiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas minēti 2. panta otrās daļas a) un b) punktā un kas reģistrēti dalībvalsts teritorijā;
- b) ražotāja nosaukums;
- c) marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums);
- d) virsbūves kods, kā norādīts atbilstības sertifikāta 38. ailē, ja tāds ir pieejams;
- e) attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas minēti 2. panta otrās daļas a) punktā, informācija par spēka iekārtām, kas norādītas atbilstības sertifikāta 23., 23.1. un 26. ailē.

B DAĻA: DATI, KURU MONITORINGU UN ZIŅOŠANU VEIC LIELAS NOSLODZES
TRANSPORTLĪDZEKĻU RAŽOTĀJI

1. Monitoringa un ziņošanas sākuma gadi 2. panta otrās daļas a) un b) punktā izklāstīto lielas noslodzes transportlīdzekļu kategorijām

Lielas noslodzes transportlīdzekļu kategorija	Transportlīdzekļu kategorijas transportlīdzekļa grupa (kā minēts Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumā)	Sākuma gads Monitorings	Sākuma gads Ziņošana
N ₁	-	-	-
N ₂	1. un 2.	2020	2021
N ₃	3.	2020	2021
	4., 5., 9. un 10.	2019	2020
	11., 12. un 16.	2020	2021
M ₁	-	-	-
M ₂	-	-	-
M ₃	-	-	-
O ₃	-	-	-
O ₄	-	-	-

2. Dati, kuriem veic monitoringu un ziņošanu

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
1.	Transportlīdzekļa identifikācijas numurs (<i>VIN</i>)	1.1.3.	Transportlīdzekļa un sastāvdaļu identifikācija
2.	Motora sertifikācijas numurs	1.2.2.	
3.	<i>CdxA</i> ¹ sertifikācijas numurs (attiecīgā gadījumā)	1.8.3.	
4.	Pārnesumu kārbas sertifikācijas numurs	1.3.2.	
5.	Ass sertifikācijas numurs	1.6.2.	
6.	Riepu sertifikācijas numurs, 1. ass	1.9.2.	
7.	Riepu sertifikācijas numurs, 2. ass	1.9.6.	
8.	Riepu sertifikācijas numurs, 3. ass	1.9.10.	
9.	Riepu sertifikācijas numurs, 4. ass	1.9.14.	

¹ Gaisa pretestība.

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
10.	Transportlīdzekļa kategorija (N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃)	1.1.4.	Transportlīdzekļa klasifikācija
11.	Asu konfigurācija	1.1.5.	
12.	Transportlīdzekļa pilna masa (t)	1.1.6.	
13.	Transportlīdzekļa grupa	1.1.7.	
14.	Ražotāja nosaukums un adrese	1.1.1.	Transportlīdzekļa un šasijas specifikācija
15.	Marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums)	1.1.7. Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma II daļa	
16.	Koriģētā faktiskā pašmasa (kg)	1.1.8.	

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
17.	Motora nominālā jauda (kW)	1.2.3.	Motora galvenās specifikācijas
18.	Motora brīvgaitas apgriezieni (1/min)	1.2.4.	
19.	Motora nominālie apgriezieni (1/min)	1.2.5.	
20.	Motora tilpums (l)	1.2.6.	
21.	Motora standartdegvielas tips (dīzeļdegviela/LPG/CNG...)	1.2.7.	
22.	Sertifikācijas risinājums, ko izmanto <i>C_{dxA}</i> ģenerēšanai (standartvērtības/mērījums)	1.8.2.	Aerodinamika
23.	<i>C_{dxA}</i> vērtība (aerodinamiskās pretestības vērtība)	1.8.4.	
24.	Pārnesumu kārbas ražotāja nosaukums un adrese	-	Pārnesumu kārbas galvenās specifikācijas
25.	Marka (pārnesumu kārbas ražotāja tirdzniecības nosaukums)	-	

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
26.	Sertifikācijas risinājums, ko izmanto simulācijas rīka zudumu kartējuma ģenerēšanai (1. risinājums/2. risinājums/3. risinājums/standartvērtības)	1.3.3.	
27.	Pārnesumu kārbas tips (<i>SMT</i> ¹ , <i>AMT</i> ² , <i>APT</i> ³ - <i>S</i> ⁴ , <i>APT</i> - <i>P</i> ⁵)	1.3.4.	
28.	Pārnesumu skaits	1.3.5.	
29.	Augstākā pārnesuma pārnesumskaitlis	1.3.6.	
30.	Lēninātāja tips	1.3.7.	

¹ Sinhronizēta mehāniskā pārnesumu kārba.

² Automatizēta mehāniskā pārnesumu kārba.

³ Automātiskā pārnesumu kārba.

⁴ “S sērija” ir griezes momenta pārveidotāja un ar to savienoto pārnesumu kārbas mehānisko daļu izkārtojums virknē.

⁵ “P sērija” ir griezes momenta pārveidotāja un ar to savienoto pārnesumu kārbas mehānisko daļu izkārtojums paralēli ((piem., jaudas sadales iekārtās).

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
31.	Jaudas noņemšana (ir/nav)	1.3.8.	
32.	Asu ražotāja nosaukums un adrese	-	Galvenās asu specifikācijas
33.	Marka (asu ražotāja tirdzniecības nosaukums)	-	
34.	Sertifikācijas paņēmieni, ko izmanto simulācijas rīka zudumu kartējuma ģenerēšanai (standartvērtības/mērījums)	1.7.3.	
35.	Ass tips (piemēram, standarta viena piedziņas ass)	1.7.4.	
36.	Ass pārnēsnumskaitlis	1.7.5.	
37.	Sertifikācijas paņēmieni, ko izmanto simulācijas rīka zudumu kartējuma ģenerēšanai (standartvērtības/mērījums)	1.6.3.	Leņķa pārvada specifikācijas
38.	Leņķa pārvada pārnēsnumskaitlis	1.6.4.	

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
39.	Riepu ražotāja nosaukums un adrese	-	Riepu galvenās specifikācijas
40.	Marka (rieļu ražotāja tirdzniecības nosaukums)	-	
41.	Riepu izmērs, 1. ass	1.9.1.	
42.	Visu 1. ass riepu īpatnējais rites pretestības koeficients (<i>RRC</i>)	1.9.3.	
43.	Riepu izmērs, 2. ass	1.9.4.	
44.	Satuvinātā ass (jā/nē), 2. ass	1.9.5.	
45.	Visu 2. ass riepu īpatnējais <i>RRC</i>	1.9.7.	
46.	Riepu izmērs, 3. ass	1.9.8.	
47.	Satuvinātā ass (jā/nē), 3. ass	1.9.9.	
48.	Visu 3. ass riepu īpatnējais <i>RRC</i>	1.9.11.	
49.	Riepu izmērs, 4. ass	1.9.12.	
50.	Satuvinātā ass (jā/nē), 4. ass	1.9.13.	
51.	Visu 4. ass riepu īpatnējais <i>RRC</i>	1.9.15.	

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
52.	Motora dzesēšanas ventilatora tehnoloģija	1.10.1.	Palīgierīču galvenās specifikācijas
53.	Stūres iekārtas sūkņa tehnoloģija	1.10.2.	
54.	Elektrosistēmas tehnoloģija	1.10.3.	
55.	Pneimatiskās sistēmas tehnoloģija	1.10.4.	
56.	Ekspluatācijas profils (tālie pārvadājumi, tālie pārvadājumi (EMS ¹), reģionālie, reģionālie (EMS), pilsētvides, municipālie, celtniecība)	2.1.1.	Simulācijas parametri (katrai ekspluatācijas profila/slodzes/ degvielas kombinācijai)
57.	Slodze (kā noteikts simulācijas rīkā) (kg)	2.1.2.	
58.	Degvielas tips (dīzeļdegviela/benzīns/LPG/CNG/...)	2.1.3.	
59.	Transportlīdzekļa kopējā masa simulācijā (kg)	2.1.4.	

¹ Eiropas modulārā sistēma (EMS) saskaņā ar Padomes Direktīvu Nr. 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
60.	Vidējais ātrums (km/h)	2.2.1.	Transportlīdzekļa braukšanas veikspēja (katrai ekspluatācijas profila/slodzes/ degvielas kombinācijai)
61.	Minimālais momentānais ātrums (km/h)	2.2.2.	
62.	Maksimālais momentānais ātrums (km/h)	2.2.3.	
63.	Maksimālais palēninājums (m/s^2)	2.2.4.	
64.	Maksimālais paātrinājums (m/s^2)	2.2.5.	
65.	Pilnas slodzes procentuālā daļa braukšanas laikā	2.2.6.	
66.	Pārnesumu pārslēgšanu kopējais skaits	2.2.7.	
67.	Kopējais nobrauktais attālums (km)	2.2.8.	
68.	CO ₂ emisijas (izteiktas kā g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13.-2.3.16.	CO ₂ emisijas un degvielas patēriņš (katrai ekspluatācijas profila/slodzes/ degvielas kombinācijai)
69.	Degvielas patēriņš (izteikts kā g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km, l/100 km, l/t-km, l/p-km, l/m ³ -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m ³ -km)	2.3.1.-2.3.12.	

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
70.	Simulācijas rīka versija (X.X.X.)	3.1.1.	Programmatūras un lietotāja informācija
71.	Simulācijas datums un laiks	3.1.2.	
72.	Simulācijas rīka darbināšanas licences numurs	-	
73.	Simulācijas rīka rezultāta kriptogrāfiskā kontrolsumma	3.1.4.	
74.	Progresīvas CO ₂ samazināšanas tehnoloģijas	-	Transportlīdzekļa CO ₂ samazināšanas tehnoloģijas

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
75.	Motora CO ₂ masas emisija <i>WHTC</i> ¹ (g/kWh)	Komisijas Regulas (ES) Nr. 582/2011 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	Motora CO ₂ emisija un īpašais degvielas patēriņš
76.	Motora degvielas patēriņš <i>WHTC</i> (g/kWh)	Komisijas Regulas (ES) Nr. 582/2011 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	

¹ Starptautiski saskaņotais pārejas ekspluatācijas braukšanas cikls (*World Harmonized Transient Driving Cycle*).

N. p. k.	Monitoringa parametri	Avots: Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļa, ja nav norādīts citādi	Apraksts
77.	Motora CO ₂ masas emisija <i>WHSC</i> ¹ (g/kWh)	Komisijas Regulas (ES) Nr. 582/2011 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	
78.	Motora degvielas patēriņš <i>WHSC</i> (g/kWh)	Komisijas Regulas (ES) Nr. 582/2011 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	

¹ Starptautiski saskaņotais pārejas ekspluatācijas braukšanas cikls (*World Harmonized Transient Driving Cycle*).

C DAĻA. GAISA PRETESTĪBAS VĒRTĪBU (CDXA) DIAPAZONI PUBLISKOŠANAI
SASKAŅĀ AR 6. PANTU

Lai saskaņā ar 6. pantu publiskotu C_{dxA} vērtību, kas norādīta 23. ailē, Komisija izmanto diapazonus, kas noteikti turpmāk iekļautajā tabulā, kura ietver katrai C_{dxA} vērtībai atbilstošo diapazonu:

Diapazons	C_{dxA} vērtība [m^2]	
	Min C_{dxA} ($C_{dxA} \geq \min C_{dxA}$)	Max C_{dxA} ($C_{dxA} < \max C_{dxA}$)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12

Diapazons	<i>CdxA</i> vērtība [m ²]	
	Min <i>CdxA</i> (<i>CdxA</i> >= min <i>CdxA</i>)	Max <i>CdxA</i> (<i>CdxA</i> <Max <i>CdxA</i>)
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

II PIELIKUMS

Datu ziņošana un pārvaldība

1. Dalībvalstu ziņojumi

- 1.1. Kompetentās iestādes kontaktpunkts saskaņā ar 4. pantu elektroniski pārsūta I pielikuma A daļā noteiktos datus Eiropas Vides aģentūras ("aģentūra") pārvaldītajai centrālajai datu krātuvei.

Kontaktpunkts paziņo Komisijai un aģentūrai, kad dati ir pārsūtīti pa e-pastu uz šādām adresēm:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

un

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. Ražotāju ziņojumi

- 2.1. Ražotāji nekavējoties un ne vēlāk kā līdz 2018. gada 31. decembrim paziņo Komisijai šādu informāciju:

- a) ražotāja nosaukums, kas norādīts atbilstības vai individuālās apstiprināšanas sertifikātā;

- b) starptautiskais izgatavotāja identifikācijas kods (*WMI* kods), kā noteikts Komisijas Regulā (ES) Nr. 19/2011¹, kas jāizmanto jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu, kuri tiks laisti tirgū, identifikācijas numuros;
- c) kontaktpunkts, kas atbildīgs par datu augšupielādi aģentūras Komercedatu krātuvē.

Ražotāji bez kavēšanās paziņo Komisijai par jebkādam izmaiņām minētajā informācijā.

Paziņojumus nosūta uz 1.1. punktā minētajām adresēm.

- 2.2. Jauni ražotāji, kas ienāk tirgū, nekavējoties nosūta Komisijai 2.1. punktā minēto informāciju.
- 2.3. Ražotāja kontaktpunkts saskaņā ar 5. panta 1. punktu elektroniski pārsūta I pielikuma B daļas 2. punktā noteiktos datus aģentūras pārvaldītajai Komercedatu krātuvei.

Kontaktpunkts paziņo Komisijai un aģentūrai, kad dati ir pārsūtīti pa e-pastu uz 1.1. punktā minētajām adresēm.

¹ Komisijas Regula (ES) Nr. 19/2011 (2011. gada 11. janvāris), kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju obligātās izgatavotāja plāksnītes un transportlīdzekļa identifikācijas numura tipa apstiprināšanas prasībām un ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 8, 12.1.2011., 1. lpp.).

3. Datu apstrāde
- 3.1. Aģentūra veic saskaņā ar 1.1. un 2.3. punktu pārsūtīto datu apstrādi un apstrādātos datus ieraksta reģistrā.
- 3.2. Datus par lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā un ierakstīti reģistrā, publisko līdz katra gada 31. oktobrim, sākot no 2020. gada, izņemot datus no ailēm, kas norādītas 6. panta 1. punktā.
- 3.3. Ja kompetentā iestāde vai ražotājs konstatē kļūdas iesniegtajos datos, tie nekavējoties paziņo par kļūdām Komisijai un aģentūrai, iesniedzot kļūdu paziņošanas ziņojumu Centrālajā datu krātuvē vai Komercedatu krātuvē un nosūtot e-pastu uz 1.1. punktā minētajām adresēm.
- 3.4. Komisija ar aģentūras atbalstu verificē paziņoto informāciju par kļūdām un attiecīgā gadījumā labo datus reģistrā.
- 3.5. Komisija ar aģentūras atbalstu pirms nosūtīšanas termiņiem savlaicīgi dara pieejamus elektroniskos formātus datu pārsūtīšanai, kas minēta 1.1. un 2.3. punktā.
-