



Briselē, 2022. gada 30. jūnijā
(OR. fr, en)

10777/22

Starpiestāžu lieta:
2021/0197(COD)

CLIMA 334
ENV 689
TRANS 457
MI 522
CODEC 1042

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepri. dok. Nr.:	10686/22
K-jas dok. Nr.:	10906/21 + ADD 1-5 - COM(2021) 556 final
Temats:	Pakete "Gatavi mērķrādītājam 55 %": priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza, lai stiprinātu CO ₂ emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vērienīgākajiem mērķiem klimata jomā – vispārēja pieeja

Pielikumā informatīvā nolūkā pievienots tematā minētā priekšlikuma teksts, par kuru Padome (Vide) savā 3887. sanāsmē, kas norisinājās 2022. gada 28. un 29. jūnijā, panāca vispārēju pieeju.

Izmaiņas salīdzinājumā ar teksta iepriekšējo versiju (dok. ST 10686/22), kuras izriet no darba Padomē, ir iezīmētas **treknrakstā un pasvītrotas**. Iepriekšējās izmaiņas salīdzinājumā ar Komisijas priekšlikumu ir pasvītrotas. Svītrotais teksts ir norādīts ar [...].

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,
ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza, lai stiprinātu CO₂ emisiju standartus jauniem vieglajiem
pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši
Savienības vērienīgākajiem mērķiem klimata jomā**

(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 atzinumu ¹,
ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,
saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,
tā kā:

¹ OV C , , lpp.

² OV C , , lpp.

- (1) Parīzes nolīgums, kas pieņemts 2015. gada decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*), stājās spēkā 2016. gada novembrī ("Parīzes nolīgums"). Tā Puses ir vienojušās ierobežot globālo vidējās temperatūras pieaugumu krietni zem 2 °C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni.
- (2) Klimata un vides problēmu risināšana un Parīzes nolīguma mērķu sasniegšana ir pamatā paziņojumam "Eiropas zaļais kurss", ko Komisija pieņēma 2019. gada 11. decembrī³. Eiropas zaļā kursa nepieciešamība un nozīme ir tikai pieaugusi, ņemot vērā ļoti smago Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labbūtību.
- (3) Eiropas zaļais kurss apvieno visaptverošu savstarpēji pastiprinošu pasākumu un iniciatīvu kopumu, kuru mērķis ir līdz 2050. gadam ES panākt klimatneitralitāti, un tajā ir izklāstīta jauna izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā ekonomikas izaugsme ir atsaistīta no resursu izmantošanas. Tā mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt Savienības dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Tajā pašā laikā šī pārkārtošanās atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši ietekmē dažas neizdevīgā stāvoklī esošas grupas, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēkus, personas ar invaliditāti un personas ar rasu vai etnisko piederību minoritātei. Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša, nevienu neatstājot novārtā.
- (4) Atjauninātajā nacionāli noteiktajā devumā, kas UNFCCC sekretariātam tika iesniegts 2020. gada 17. decembrī, Savienība apņēmas līdz 2030. gadam samazināt Savienības ekonomikas mēroga siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

³ Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums "Eiropas zaļais kurss", COM(2019) 640 final.

- (5) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) [...] ⁴ ir noteikts mērķis līdz 2050. gadam panākt visas ekonomikas mēroga klimatneitralitāti. Minētā regula arī nosaka saistošas Savienības iekšējās samazināšanas saistības attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu neto emisijām (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas), proti, vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni līdz 2030. gadam.
- (6) visām ekonomikas nozarēm, tostarp autotransporta nozarei, ir jāsekmē šāds emisiju samazinājuma sasniegšana.
- (7) Šajā regulā noteiktie pasākumi ir nepieciešami kā daļa no saskaņotas un konsekventas sistēmas, kas ir nepieciešama, lai sasniegtu Savienības vispārējo mērķi samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas.
- (8) Lai līdz 2030. gadam panāktu siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, ir jāpastiprina to samazināšanas prasības, kas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/631 ⁵ noteiktas gan vieglajiem pasažieru automobiļiem, gan vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Ir arī nepārprotami jānosaka virzība uz turpmākiem samazinājumiem pēc 2030. gada, kas palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi. Bez vērienīgas rīcības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai autotransporta nozarē lielāki emisiju samazinājumi būtu vajadzīgi citās nozarēs, tostarp nozarēs, kurās dekarbonizācija ir sarežģītāka.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) ([.../...]), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulu (ES) 2018/1999 (Eiropas Klimata akts), [OV L, .../...].

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

- (9) Pastiprinātajām CO₂ emisiju samazināšanas prasībām būtu jāstimulē arvien lielāks bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars Savienības tirgū, vienlaikus nodrošinot ieguvumus patērētājiem un iedzīvotājiem gaisa kvalitātes un enerģijas ietaupījumu ziņā, kā arī nodrošinot inovācijas saglabāšanu autobūves vērtības ķēdē. Raugoties pasaules mērogā, arī ES autobūves ķēdei jābūt vadošam dalībniekam notiekošajā pārejā uz bezemisiju mobilitāti. Šie stingrākie CO₂ emisiju samazināšanas standarti ir tehnoloģiski neitrāli attiecībā uz tajos noteikto visa autoparka mērķrādītāju sasniegšanu. Lai sasniegtu nulles emisiju autoparka mērķrādītāju, ir un joprojām būs pieejamas dažādas tehnoloģijas. Bezemisiju transportlīdzekļi pašlaik ietver akumulatoru elektrotransportlīdzekļus, degvielas elementa un citus ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, un tehnoloģiskas inovācijas turpinās. Sava loma pārejas procesā arī turpmāk var būt bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, kas ietver arī labi funkcionējošus no elektrotīkla uzlādējamus hibrīdelektriskus transportlīdzekļus.

(9.a) Pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām Komisija nāks klajā ar priekšlikumu pēc 2035. gada reģistrēt transportlīdzekļus, kas darbojas vienīgi ar CO₂ neitrālām degvielām saskaņā ar ES tiesību aktiem, ārpus autoparka standartu darbības jomas un saskaņā ar Savienības klimatneitralitātes mērķi.

- (10) Ņemot vērā iepriekš minēto, laikposmam no 2030. gada būtu jānosaka jauni, pastiprināti CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji gan jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, gan jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Šie mērķrādītāji būtu jānosaka tādā līmenī, kas dos spēcīgu signālu paātrināt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū un rentablā veidā stimulēt inovāciju bezemisiju tehnoloģijās.
- (11) Pārskatīto CO₂ emisiju standartu mērķrādītāji būtu jāpapildina ar Eiropas stratēģiju to problēmu risināšanai, ko rada bezemisiju transportlīdzekļu ražošanas un ar tiem saistīto tehnoloģiju izvērsšana, vajadzība uzlabot nozares darba ņēmēju prasmes un nodrošināt to pārkvalificēšanos, kā arī dažādot ekonomiku un pārorientēt darbības. Attiecīgā gadījumā finansiālais atbalsts būtu jāapsver ES un dalībvalstu līmenī, lai piesaistītu privātās investīcijas, tostarp izmantojot Eiropas Sociālo fondu Plus, Taisnīgas pārkārtošanās fondu, Inovāciju fondu, Atveseļošanas un noturības mehānismu un citus daudzgadu finanšu shēmas un *Next Generation EU* instrumentus saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem. Pārskatītie noteikumi par valsts atbalstu vides un enerģētikas jomā ļaus dalībvalstīm atbalstīt uzņēmumus, lai tie

dekarbonizētu savus ražošanas procesus un ieviestu videi draudzīgākas tehnoloģijas saistībā ar jauno industriālo stratēģiju.

- (12) Atjauninātajā jaunajā industriālajā stratēģijā ⁶ ir paredzēts partnerībā ar nozari, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām kopīgi radīt zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus. Šajā kontekstā būtu jāizstrādā pārkārtošanās ceļš, lai mobilitātes ekosistēma varētu papildināt autobūves vērtību ķēdes pārkārtošanos. Šādā pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība būtu jāpievērš MVU autobūves piegādes ķēdē, konsultācijām ar sociālajiem partneriem, tostarp dalībvalstīm, un tam būtu jābalstās arī uz Prasmju programmu Eiropai, piemēram tās Prasmju pilnveides pakta iniciatīvu, lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai, ņemot vērā zaļo un digitālo pārkārtošanos. Šādā ceļā būtu jāpievēršas arī Eiropas un valstu līmenī veiktām atbilstīgām darbībām un stimuliem, lai veicinātu bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā. Progress, kas panākts šajā visaptverošajā pārkārtošanās procesā attiecībā uz mobilitātes ekosistēmu, būtu jāuzrauga, Komisijai reizi divos gados sniedzot progresu ziņojumu, kurā cita starpā vērtē progresu bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanā, to cenu attīstību, alternatīvo degvielu izstrādi un infrastruktūras izvēršanu, kā prasīts Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulā, inovatīvu tehnoloģiju potenciālu panākt klimatneitrālu mobilitāti, starptautisko konkurētspēju, investīcijas autobūves vērtību ķēdē, darba ņēmēju prasmju pilnveidi un pārkvalifikāciju un darbību pārkārtošanu. Progresu ziņojuma pamatā būs arī divu gadu progresu ziņojumi, ko dalībvalstis iesniedz saskaņā ar Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulu. Sagatavojot progresu ziņojumu, Komisijai būtu jāapspriežas ar sociālajiem partneriem, tostarp jāņem vērā sociālā dialoga rezultāti. Inovācijas autobūves piegādes ķēdē turpinās. Ja tiks turpināta inovatīvu tehnoloģiju, piemēram, elektrodegvielas ražošana ar gaisa uztveršanu, izstrāde, tas varētu sniegt klimatneitrālas mobilitātes iespējas par pieņemamu cenu. Tādēļ Komisijai savā progresu ziņojumā būtu jāseko līdzi tam, kā nozarē notiek inovācijas.

⁶ Komisijas Paziņojums – 2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai, COM(2021) 350 final, 2021. gada 5. maijs.

- (13) Minētie ES autoparka mērķrādītāji ir jāpapildina ar nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/94/ES ⁷.
- (14) Būtu jānodrošina pietiekama elastība ražotājiem attiecībā uz to autoparku pakāpenisku pielāgošanu, lai izmaksu ziņā efektīvi īstenotu pārkārtošanos uz bezemisiju transportlīdzekļiem, tāpēc ir lietderīgi saglabāt pieeju mērķrādītāju līmeņus samazināt piecu gadu posmos.
- (15) Tā kā no 2030. gada ES autoparka mērķrādītāji kļūs stingrāki, ražotājiem Savienības tirgū būs jālaiž ievērojami vairāk bezemisiju transportlīdzekļu. Šādā kontekstā stimulu mehānisms attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem (ZLEV) vairs neatbilstu savam sākotnējam mērķim un apdraudētu Regulas (ES) 2019/631 efektivitāti. Tāpēc ZLEV stimulu mehānisms no 2030. gada būtu jāatceļ. Līdz minētajam gadam un līdz ar to visā šajā desmitgadē ZLEV stimulu mehānisms turpinās atbalstīt tādu transportlīdzekļu ieviešanu, kuru emisijas ir no nulles līdz 50 g CO₂/km, tostarp akumulatoru elektrotransportlīdzekļu, degvielas elementa elektrotransportlīdzekļu, kuros izmanto ūdeņradi, un labi funkcionējošu no elektrotīkla uzlādējamu hibrīdelektrisko transportlīdzekļu ieviešanu. Sākot ar minēto gadu, no elektrotīkla uzlādējamie hibrīdelektriskie transportlīdzekļi vairs nedos ieguldījumu autoparka mērķrādītājos, kas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāsasniedz.
- (16) emisiju standartu īstenošana ir cieši saistīta ar tipa apstiprināšanas tiesību aktiem. Pēc tam, kad 2020. gada 1. septembrī ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 ⁸ tika atcelta un aizstāta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK ⁹, ir lietderīgi vēl vairāk saskaņot definīcijas un atjaunināt atsauces Regulā (ES) 2019/631 uz tipa

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) 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 L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

⁹ 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 (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

apstiprināšanas pamata tiesību aktiem, lai nodrošinātu turpmāku saskaņotību starp abiem instrumentu kopumiem.

- (17) Emisiju samazināšanas centieni, kas vajadzīgi, lai sasniegtu ES autoparka mērķrādītājus, tiek sadalīti starp ražotājiem, izmantojot robežvērtību līkni, kuras pamatā ir ES jauno transportlīdzekļu autoparka un ražotāja jauno transportlīdzekļu autoparka vidējā masa. Lai gan ir lietderīgi saglabāt šo mehānismu, ir jānovērš, ka, nosakot stingrākus ES autoparka mērķrādītājus, ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītājs kļūst negatīvs. Šā iemesla dēļ ir jāprecizē, ka šāda rezultāta gadījumā īpatnējo emisiju mērķrādītājs būtu jānosaka 0 g CO₂/km apmērā.

[...]

- (19) Vērtības, ko izmanto ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju un vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanai, pamatojas uz datiem, kas reģistrēti attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma dokumentācijā un atbilstības sertifikātos. Lai nodrošinātu CO₂ emisiju standartu efektivitāti, ir būtiski, lai šajos nolūkos izmantotie dati būtu pareizi. Ja datos tomēr tiek konstatētas kļūdas, tad, pamatojoties uz tipa apstiprināšanas tiesību aktiem, var nebūt iespējams labot tipa apstiprinājuma dokumentāciju vai jau izdotos atbilstības sertifikātus, ja dati attiecas uz tipa apstiprinājumiem, kas vairs nav derīgi. Šādās situācijās Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai pieprasīt, lai attiecīgās tipa apstiprinātājas iestādes vai attiecīgā gadījumā ražotāji izdotu paziņojumu par labošanu, pamatojoties uz kuru var labot vērtības, ko izmanto, lai noteiktu, kā ražotājiem sokas ar savu mērķrādītāju sasniegšanu.
- (20) Datu paziņošana par M2 (autobusi) un N2 kategorijas transportlīdzekļiem (vidēja lieluma kravas automobiļi) ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/956 ¹⁰ darbības jomā, tāpēc ir lietderīgi svītrot šo prasību no Regulas (ES) 2019/631.

¹⁰ 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.).

- (21) Ņemot vērā ambiciozākos kopējo siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķus un lai izvairītos no iespējamās tirgu kropļojošas ietekmes, samazināšanas prasības visiem ražotājiem, kas darbojas Savienības tirgū, būtu jāsaskaņo, izņemot tos ražotājus, kuri ir atbildīgi par mazāk nekā 1000 kalendārajā gadā reģistrētiem jauniem transportlīdzekļiem. Tāpēc no [...] **2036. gada** būtu jālikvidē iespēja ražotājiem, kas ir atbildīgi par kalendārajā gadā jaunreģistrētiem 1000–10 000 vieglajiem pasažieru automobiļiem vai 1000 līdz 22 000 vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, pieteikties uz atkāpi no to īpatnējo emisiju mērķrādītājiem.
- (22) Lai nodrošinātu juridisko skaidrību un atbilstību pašreizējai praksei, ir lietderīgi precizēt, ka M0 un TM0 vērtību korekcijas būtu jāveic, grozot Regulas (ES) 2019/631 I pielikumu, nevis paredzot tiesību aktu, kas papildina minēto regulu.
- (23) Saskaņā ar Regulu (ES) 2019/631 panāktais progress virzībā uz 2030. gadam un pēc tam noteikto samazināšanas mērķu sasniegšanu būtu jāpārskata 2026. gadā. Šajā pārskatē būtu jāņem vērā visi aspekti, ko ņem vērā divu gadu ziņojumos.

(23.a) Atzīstot, ka vairākām dalībvalstīm ir valsts mērķrādītāji – līdz 2035. gadam pakāpeniski atteikties no vieglas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri ir darbināmi ar fosilo degvielu, – Komisijai būtu jāapsver, vai ir vajadzīgi papildu pasākumi, lai atvieglotu šo pāreju.

- (24) Saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 15. panta 5. punktu ir izvērtēta iespēja ieņēmumus no maksas par pārsniegtajām emisijām piešķirt konkrētam fondam vai attiecīgai programmai, secinot, ka tas būtiski palielinātu administratīvo slogu, vienlaikus nedodot tiešu labumu autobūves nozarei pārkārtošanās posmā. Tāpēc ieņēmumi no maksas par pārsniegtajām emisijām joprojām jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 8. panta 4. punktu.

(25) Lai nodrošinātu, ka īpatnējo emisiju mērķvērtību aprēķināšanu ražotājiem, kuri ir atbildīgi par vairākposmu vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijām, var koriģēt, lai ņemtu vērā izmaiņas šādu transportlīdzekļu CO₂ emisiju un masas noteikšanas procedūrā, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai, ja nepieciešams, grozītu Regulas (ES) 2019/631 I pielikuma B daļā noteiktās aprēķinu formulas. 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 procesu. 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.

(26) Tāpēc Regula (ES) 2019/631 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) 2019/631 groza šādi:

1) Regulas 1. pantu groza šādi:

a) panta 5. punktu groza šādi:

i) punkta a) apakšpunktā skaitli "37,5 %" aizstāj ar "55 %";

ii) punkta b) apakšpunktā skaitli "31 %" aizstāj ar "50 %";

b) pantā iekļauj šādu 5.a punktu:

"5.a No 2035. gada 1. janvāra piemēro šādus ES autoparka mērķrādītājus:

a) attiecībā uz jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir mērķrādītāja 2021. gadam samazinājums par 100 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.1.3. punktu;

b) attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir mērķrādītāja 2021. gadam samazinājums par 100 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.3. punktu.";

- c) panta 6. punktā tekstu "No 2025. gada 1. janvāra" aizstāj ar tekstu "No 2025. gada 1. janvāra līdz 2029. gada 31. decembrim";
- d) panta 7. punktu svītrot;

2) Regulas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu groza šādi:

a) punkta a) apakšpunktā atsauci uz "Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā" aizstāj ar "Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā";

b) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"b) N₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktā un uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 715/2007 ("vieglie komerciālie transportlīdzekļi"), kuri tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības ("jauni vieglie komerciālie transportlīdzekļi"); N kategorijas bezemisiju transportlīdzekļus, kuru standartmasa pārsniedz attiecīgi 2610 kg vai 2840 kg, no 2025. gada 1. janvāra šīs regulas nolūkā, neskarot Regulu (ES) 2018/858 un Regulu (EK) Nr. 715/2007, uzskata par vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, uz ko attiecas šīs regulas darbības joma, ja standartmasa ir pārsniegta tikai enerģijas uzkrāšanas sistēmas masas dēļ.";

b) panta 3. punktā atsauci uz "Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 5. punktā" aizstāj ar atsauci uz "Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 5. punktā";

3) regulas 3. panta 1. punktu groza šādi:

a) ievadteikumu aizstāj ar šādu teikumu:

"Šajā regulā piemēro Regulas (ES) 2018/858 definīcijas. Piemēro arī šādas definīcijas:";

b) punkta b)–g), i) un n) apakšpunktu svītrot;

4) regulas 4. panta 1. punktam pievieno šādu daļu:

"c) apakšpunkta vajadzībām, ja saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.3. punktu vai I pielikuma B daļas 6.3. punktu noteiktais īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir negatīvs, īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir 0 g/km.";

- 5) Regulas 7. pantu groza šādi:
- a) iekļauj šādu 6.a punktu:
- "6.a Ja Komisija konstatē, ka provizorisks dati, ko dalībvalstis iesniegušas saskaņā ar 2. punktu, vai dati, ko ražotāji ir paziņojuši saskaņā ar 5. punktu, ir balstīti uz nepareiziem datiem tipa apstiprinājuma dokumentācijā vai atbilstības sertifikātos, Komisija informē tipa apstiprinātāju iestādi vai attiecīgā gadījumā ražotāju un pieprasa tipa apstiprinātājai iestādei vai attiecīgā gadījumā ražotājam izdot paziņojumu par labošanu, norādot labotos datus. Paziņojumu par labošanu nosūta Komisijai, un labotos datus izmanto, lai labotu provizoriskos aprēķinus saskaņā ar 4. punktu.";
- b) panta 11. punktu svīturo;
- 6) regulas 10. panta 2. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:
- "Atkāpi, ko piemēro saskaņā ar 1. punktu, drīkst piemērot īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, kas ir spēkā līdz [...] **2035.** kalendārā gada beigām.";
- 7) regulas 13. panta 3. punktā pievieno šādu otro teikumu:
- "Ja tipa apstiprinājuma dokumentācijā ietvertos datus nav iespējams labot saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, atbildīgā tipa apstiprinātāja iestāde izdod paziņojumu par labošanu ar labotajiem datiem un nosūta šo paziņojumu Komisijai un attiecīgajām pusēm.";
- 8) regulas 14. panta 2. punktā tekstu "papildinātu šo regulu, nosakot šā panta 1. punktā minētos pasākumus" aizstāj ar "grozītu I pielikumu, kā noteikts šā panta 1. punktā.";
- 9) regulā iekļauj šādu 14.a pantu:

"14.a pants

Progresā ziņojums

Komisija līdz 2025. gada 31. decembrim un pēc tam reizi divos gados ziņo par progresu virzībā uz autotransporta bezemisiju mobilitāti. Ziņojumā jo īpaši uzrauga un novērtē vajadzību pēc iespējamām papildu pasākumiem pārejas atvieglošanai, tostarp izmantojot finanšu līdzekļus.

Ziņojumā Komisija ņem vērā visus faktorus, kas veicina izmaksu ziņā efektīvu virzību uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam. Tas ietver:

- bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, jo īpaši vieglo komerciālo transportlīdzekļu segmentā, transportlīdzekļu energoefektivitātes uzlabošanu, progresu uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanas mērķrādītāju sasniegšanā, kā prasīts Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulā, un lietotu automobiļu tirgus analīzi dalībvalstīs;
- inovācijas tehnoloģiju un ilgtspējīgu alternatīvo degvielu potenciālo ieguldījumu klimatneitrālas mobilitātes sasniegšanā, ietekmi uz patērētājiem, tostarp uz elektroenerģijas cenām, jo īpaši mājāsaimniecībām ar zemiem un vidējiem ienākumiem, progresu sociālajā dialogā, to pasākumu efektivitāti, ar kuriem atbalsta autobūves darbaspēka pārkvalifikāciju un kvalifikācijas celšanu, kā arī aspektus, kas vēl vairāk veicina ekonomiski dzīvotspējīgu un sociāli taisnīgu pāreju uz autotransporta bezemisiju mobilitāti;
- šīs grozošās regulas ietekmi uz dalībvalstu mērķu sasniegšanu saskaņā ar Regulu ES/xxxx/xxxx [grozītā Kopīgo centienu regula] un gaisa kvalitātes standartiem saskaņā ar Direktīvu 2008/50/EK;
- vajadzību pēc jebkādiem papildu pasākumiem, tostarp ES līmeņa pasākumiem, kas var atvieglot dalībvalstu pāreju uz bezemisiju mazas noslodzes transportlīdzekļiem."

10) Regulas 15. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Komisija **2026. gadā** pārskata šīs regulas efektivitāti un ietekmi, pamatojoties uz divu gadu ziņojumiem, un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs pārskates rezultātiem. **Komisija jo īpaši novērtē progresu, kas panākts saskaņā ar šo regulu virzībā uz 1. panta 5.a punktā minēto samazināšanas mērķrādītāju sasniegšanu, ņemot vērā tehnoloģiju attīstību, tostarp attiecībā uz no elektrotīkla uzlādējamām hibrīdtehnoloģijām, un to, cik svarīga ir ekonomiski dzīvotspējīga un sociāli taisnīga pāreja uz nulles emisiju līmeni. Pamatojoties uz šo novērtējumu, Komisija izvērtē vajadzību pārskatīt 1. panta 5.a punktā noteiktos mērķrādītājus.** Pārskatam, ja nepieciešams, pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu.";

b) panta 2. līdz 5. punktu svītros;

c) pievieno šādu 9. punktu:

"9. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu I pielikuma B daļā noteiktās formulas, ja šādi grozījumi ir nepieciešami, lai ņemtu vērā III pielikuma A daļā noteikto procedūru attiecībā uz vairākposmu N1 kategorijas transportlīdzekļiem.";

11) Regulas 17. pantu groza šādi:

- a) panta 2. punktā vārdus "15. panta 8. punktā" aizstāj ar vārdiem "15. panta 8. un 9. punktā";
- b) panta 3. punktā vārdus "15. panta 8. punktā" aizstāj ar vārdiem "15. panta 8. un 9. punktā";
- c) panta 6. punktā vārdus "15. panta 8. punktā" aizstāj ar vārdiem "15. panta 8. un 9. punktā";

12) I pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

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

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

Regulas I pielikumu groza šādi:

1) pielikuma A daļu groza šādi:

a) 6.1. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

"ES autoparka mērķrādītāji no 2025. gada";

b) 6.1.2. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

"ES autoparka mērķrādītājs 2030. līdz 2034. gadam";

c) pievieno šādu 6.1.3. punktu:

"6.1.3. ES autoparka mērķrādītājs no 2035. gada

$$\text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2035} = \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2021} \cdot (1 - \text{samazinājuma koeficients}_{2035})$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ ir 6.0. punktā definētā vērtība;

samazinājuma koeficients₂₀₃₅ kā definēts 1. panta 5. punkta a) apakšpunktā.";

d) 6.2. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

"Īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītāji";

e) 6.2.2. punktu svīturo;

f) 6.3. punktu aizstāj ar šādu:

"6.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2025. gada

6.3.1. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2025. līdz 2029. gadam:

$$\text{Īpatnējo emisiju mērķrādītājs} = \text{īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājs} \cdot \text{ZLEV koeficients}$$

kur:

īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājs ir CO₂ īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājs, kas noteikts saskaņā ar 6.2.1. punktu;

ZLEV koeficients ir $(1 + y - x)$, izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,05 vai mazāka par 1,0; tādā gadījumā par

ZLEV koeficientu atkarībā no konkrētā
gadījuma nosaka 1,05 vai 1,0;

kur:

y ir bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu daļa ražotāja jauno vieglo pasažieru automobiļu autoparkā, ko aprēķina, jauno bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kopskaitu dalot ar attiecīgajā kalendārajā gadā reģistrēto jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu un katru no bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem uzskaitot kā $ZLEV_{\text{īpatnējais}}$ saskaņā ar šādu formulu:

$$ZLEV_{\text{īpatnējais}} = 1 - \left(\frac{\text{īpatnējās CO}_2 \text{ emisijas} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Attiecībā uz jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas reģistrēti dalībvalstīs, kuru autoparkos bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvars ir mazāks nekā 60 % no ES vidējā rādītāja 2017. gadā un kurās 2017. gadā * ir reģistrēts mazāk nekā 1000 jaunu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, $ZLEV_{\text{īpatnējais}}$ līdz 2029. gadam, to ieskaitot, aprēķināta saskaņā ar šādu formulu:

$$ZLEV_{\text{īpatnējais}} = \left(1 - \left(\frac{\text{īpatnējās CO}_2 \text{ emisijas} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Ja dalībvalsts jauno vieglo pasažieru automobiļu, kas reģistrēti no 2025. gada līdz 2028. gadam, autoparkā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvars pārsniedz 5 %, attiecīgā dalībvalsts nav tiesīga piemērot reizinātāju 1,85 turpmākajos gados;

x ir 15 % laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam.

6.3.2. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2030. līdz 2034. gadam

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.2. punktu;

$$a_{2030} \quad \text{ir} \quad \frac{a_{2021} \cdot \text{ES autoparka} - \text{mērķrādītājs}_{2030}}{\text{vidējās emisijas}_{2021}}$$

kur:

a_{2021} ir, kā noteikts 6.2.1. punktā

vidējās emisijas₂₀₂₁ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā

TM ir, kā noteikts 6.2.1. punktā

TM₀ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā

6.3.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2035. gada

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₅ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.3. punktu;

$$a_{2035} \quad \text{ir} \quad \frac{a_{2021} \cdot \text{ES autoparka} - \text{mērķrādītājs}_{2035}}{\text{vidējās emisijas}_{2021}}$$

kur:

a_{2021} ir, kā noteikts 6.2.1. punktā

vidējās emisijas₂₀₂₁ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā

TM ir, kā noteikts 6.2.1. punktā

TM₀ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā

* Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru dalībvalsts jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparkā 2017. gadā aprēķina visu 2017. gadā reģistrēto jauno bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu skaitu dalot ar tajā pašā gadā reģistrēto jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu.";

2) pielikuma B daļu groza šādi:

a) 6.1. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

"ES autoparka mērķrādītāji no 2025. gada";

b) 6.1.2. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

"ES autoparka mērķrādītāji 2030. līdz 2034. gadam"

c) pievieno šādu 6.1.3. punktu:

"6.1.3. ES autoparka mērķrādītāji no 2035. gada

$$ES \text{ autoparka mērķrādītājs}_{2035} = ES \text{ autoparka mērķrādītājs}_{2021} \cdot (1 - \text{samazinājuma koeficients}_{2035})$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ ir 6.0. punktā definētā vērtība;

samazinājuma koeficients₂₀₃₅ kā definēts 1. panta 5. punkta b) apakšpunktā.";

d) 6.2.2. punktu aizstāj ar šādu:

Pielikuma (B DAĻA) 2. punkta d) apakšpunkts

d) 6.2.2. punktu aizstāj ar šādu:

"6.2.2. Īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītāji no 2030. līdz 2034. gadam

$$\text{Īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājs} = ES \text{ autoparka mērķrādītājs}_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs 2030 tiek noteikts saskaņā ar 6.2.2. punktu;

α ir [...] a₂₀₃₀, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda ar vai zemāka par TM₀, un [...] a₂₀₃₀, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par TM₀;

kur:

[...] a₂₀₃₀ ir
$$\frac{a_{2021} \cdot ES \text{ autoparka mērķrādītājs}_{2030}}{\text{Vidējās emisijas}_{2021}}$$

[...] a₂₀₂₁ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;

vidējās emisijas₂₀₂₁ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;
TM₀ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā.";

e) pievieno šādu 6.2.3. punktu:

"6.2.3. Īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītāji no 2035. gada

Īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₅ + α · (TM-TM₀)

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₅ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.3. punktu;
α ir a_{2035,L}, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda ar vai zemāka par TM₀, un a_{2035,H}, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par TM₀;

kur:

a_{2035,L} ir $\frac{a_{2021} \cdot \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2035}}{\text{Vidējās emisijas}_{2021}}$

a_{2035,H} ir $\frac{a_{2021} \cdot \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2035}}{\text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2025}}$

vidējās emisijas₂₀₂₁ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā

TM ir, kā noteikts 6.2.1. punktā

TM₀ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā

f) 6.3.2. punktu aizstāj ar šādu:

"6.3.2. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2030. līdz 2034. gadam

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = Īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs – (Ømērķrādītāji – ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀)

kur:

Īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs ir ražotāja īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs, kas noteikts saskaņā ar 6.2.2. punktu;

Ømērķrādītāji ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita, visiem īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājiem, ko nosaka saskaņā ar 6.2.2. punktu;

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀ ir, kā noteikts 6.1.2. punktā

g) pievieno šādu 6.3.3. punktu:

"6.3.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2035. gada

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājs – ($\emptyset$ mērķrādītāji – ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₅)

kur:

Īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājs ir ražotāja īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājs, kas noteikts saskaņā ar 6.2.3. punktu;

$\emptyset$ mērķrādītāji ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita, visiem īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājiem, ko nosaka saskaņā ar 6.2.3. punktu;

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₅ ir, kā noteikts 6.1.3. punktā."
