



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 16. jūlijā
(OR. en)

10906/21

**Starpiestāžu lieta:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108**

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2021. gada 15. jūlijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2021) 556 final
Temats:	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

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2021) 556 *final*.

Pielikumā: COM(2021) 556 *final*



Briselē, 14.7.2021.
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

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 vērīgākajiem mērķiem klimata jomā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Ar paziņojumu par Eiropas zaļo kursu¹ ES ieviesa jaunu izaugsmes stratēģiju, kas tiecas ES pārveidot par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku. Stratēģija no jauna apliecina Komisijas ieceri paaugstināt klimata mērķrādītājus un līdz 2050. gadam padarīt Eiropu par pirmo klimatneitrālo pasaules daļu. Turklāt tās mērķis ir aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Eiropas zaļā kursa nepieciešamība un nozīme ir tikai pieaugusi, ņemot vērā ļoti smago Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labbūtību.

Klimata pārmaiņu apkarošana ir neatliekams uzdevums. Saskaņā ar Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (*IPCC*) Īpašā ziņojuma zinātniskajiem konstatējumiem CO₂ neto nulles emisiju līmenis pasaulē ir jāasniedz ap 2050. gadu, bet neitralitāte attiecībā uz visām pārējām siltumnīcefekta gāzēm — vēlāk šajā gadsimtā. Šis neatliekamais uzdevums liek ES kāpināt savas darbības vērienu un parādīt globālu līderību, kļūstot klimatneitrālai līdz 2050. gadam. Šis mērķis ir noteikts paziņojumā “**Tīru planētu — visiem!** Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku”².

Balstoties uz visaptverošu ietekmes novērtējumu, Komisijas 2020. gada septembra paziņojumā par **Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšanu**³ ierosināja kāpināt ES ieceru vērienu un izvirzīt visaptverošu plānu, lai atbildīgā veidā palielinātu Eiropas Savienības 2030. gada saistošo mērķrādītāju ceļā uz emisiju neto samazinājumu par vismaz 55 %. 2030. gadam izvirzīto ieceru palielināšana tagad dod noteiktību politikas veidotājiem un ieguldītājiem, lai turpmākajos gados pieņemtie lēmumi neietvertu emisiju līmeņus, kas nav savietojami ar ES mērķi kļūt klimatneitrālai līdz 2050. gadam. 2030. gadam izvirzītais mērķrādītājs saskan ar Parīzes nolīguma mērķi ierobežot globālo temperatūras kāpumu krietni zem 2 °C un censties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C.

Eiropadome 2020. gada decembra sanāksmē apstiprināja jauno ES saistošo mērķrādītāju 2030. gadam⁴. Eiropadome arī aicināja Komisiju “*izvērtēt, kā visas ekonomikas nozares vislabāk var sniegt ieguldījumu 2030. gada mērķa sasniegšanā, un iesniegt vajadzīgos priekšlikumus kopā ar padziļinātu analīzi par ietekmi uz vidi, ekonomiku un sociālo jomu dalībvalstu līmenī, ņemot vērā nacionālos enerģētikas un klimata plānus un pārskatot pieejamo elastību*”.

Tāpēc saskaņā ar likumdevēju vienošanos **Eiropas Klimata akts** padarīs ES klimatneitralitātes mērķrādītāju juridiski saistošu un palielinās 2030. gada klimatiskās ieceres vērienīgumu, nosakot, ka neto emisijas līdz 2030. gadam jāsamazina par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

Lai sekotu Eiropas Klimata akta ierosinātajai trajektorijai un sasniegtu 2030. gada vērienīgākās ieceres, Komisija ir pārskatījusi spēkā esošos klimata un enerģētikas tiesību aktus, kas paredz samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas tikai par 40 % līdz 2030. gadam un par 60 % līdz 2050. gadam.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final.

⁴ Eiropadomes secinājumi, 2020. gada 10. un 11. decembris, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

Šī tiesību aktu pakete “Gatavi mērķrādītājam 55 %”, kas ir izziņota Komisijas klimata mērķrādītāja plānā⁵, ir visaptverošākais pamats centienos īstenot vērienīgo, jauno 2030. gada klimata mērķrādītāju, kura sasniegšanā savs devums būs jādod visām ekonomikas nozarēm un politikas nostādnēm, to vidū autotransportam.

Transports ir vienīgā nozare, kur siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas ir turpinājušas augt. SEG **emisijas no autotransporta** nav izņēmums. Tās veido gandrīz 20 % no kopējām ES SEG emisijām un ir ievērojami pieaugušas kopš 1990. gada. Gaisa kvalitāti turpina ietekmēt satiksme un sastrēgumi, novedot pie tā, ka arvien lielāks skaits pilsētu ievieš mazemisiju un bezemisiju zonas, ierobežojot lokālo piekļuvi iekšdedzes motoru transportlīdzekļiem, un ka noteiktas dalībvalstis paziņo par iekšdedzes motoru vieglo automobiļu tirdzniecības pakāpenisku izbeigšanu.

Autobūves nozare ir ārkārtīgi svarīga ES ekonomikai un veido vairāk nekā 7 % no ES IKP. Nozare tieši vai netieši nodrošina darbvietas apstrādes rūpniecībā, tirdzniecībā, uzturēšanā, būvniecībā, transportā un transporta pakalpojumos 14,6 miljoniem eiropiešu. ES ierindojas starp pasaulē lielākajiem mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem un ir nozares tehnoloģiskais līderis. ES autobūves ieguldījums pētniecībā un izstrādē ir 60,9 miljardi EUR gadā.

Autobūves nozare piedzīvo būtisku strukturālu transformāciju, arī pārmaiņas tīrās un digitālās tehnoloģijās, sevišķi pāreju no iekšdedzes motoru automobiļiem uz bezemisiju un mazemisiju tehnoloģijām, kā arī arvien vairāk satīklotiem transportlīdzekļiem. Mērķim vajadzētu būt dot iespēju autobūves nozarei turpināt darbu un stiprināt līderību nākotnes tehnoloģijās, jo īpaši starptautiskās konkurences kontekstā.

Komisijas **Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija**⁶ aplūko plašākas problēmas, kas ir saistītas ar pārkārtošanos uz bezemisiju mobilitāti, un nāk klajā ar ceļvedi Eiropas transporta stabilai un pareizai virzībai uz ilgtspējīgu un viedu nākotni.

Stratēģijas rīcības plāns iekļauj politikas nostādnes, kuru mērķis cita starpā ir veicināt bezemisiju transportlīdzekļu un ar tiem saistītās infrastruktūras ieviešanu. Pāreja uz bezemisiju transportlīdzekļiem novērsīs piesārņojumu un uzlabos iedzīvotāju veselību; tā arī atbalsta Eiropas zaļā kursa **nulles piesārņojuma ieceri**, kā noteikts Nulles piesārņojuma rīcības plānā⁷.

CO₂ emisiju standarti vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ir galvenie CO₂ emisiju samazināšanas dzinuļi nozarē saskaņā ar paziņojumu par Eiropas 2030. gada klimatisko ieceri vēriena kāpināšanu.

Šā priekšlikuma **vispārējie mērķi** ir dot ieguldījumu klimatneitralitātes sasniegšanā līdz 2050. gadam, lai saskaņā ar Eiropas Klimata aktu palīdzētu sasniegt vismaz 55 % neto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 1990. gadu.

Priekšlikumam ir **trīs konkrēti mērķi**. Pirmais mērķis ir dot ieguldījumu 2030. gada un 2050. gada klimata mērķu sasniegšanā, samazinot vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijas.

Tā kā CO₂ emisiju standartu ietekme uz transportlīdzekļu fonda emisiju samazinājumu nav tūlītēja un ņemot vērā autoparka atjaunošanas dinamiku, agrīna rīcība ir būtiska, lai nodrošinātu ilgtermiņa mērķa sasniegšanu.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ COM(2020) 789 final.

⁷ COM(2021) 400 final, šajā kontekstā skatīt arī Direktīvu 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai un Direktīvu (ES) 2016/2284 par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu.

Otrs konkrētais mērķis ir **patērētājiem un iedzīvotājiem** nodrošināt ieguvumus no plašākas bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas. Galvenie paredzamie ieguvumi ir saistīti ne tikai ar uzlabotu gaisa kvalitāti, it sevišķi pilsētās. CO₂ emisiju standarti rosina ražotājus palielināt bezemisiju transportlīdzekļu piedāvājumu, un palielināta piedāvājuma apstākļos patērētāju ieguvums ir izmaksu ziņā pieejamāki bezemisiju transportlīdzekļu modeļi un ievērojami enerģijas ietaupījumi, izmantojot bezemisiju transportlīdzekļus, kas to īpašniekiem samazina šādu transportlīdzekļu kopējās izmaksas.

Trešais konkrētais mērķis ir stimulēt **inovācijas bezemisiju tehnoloģijās**, tādējādi stiprinot autobūves vērtību ķēdes **tehnoloģisko līderību** un sekmējot nodarbinātību ES. Lai gan autobūves nozare ir guvusi panākumus, attīstot un izmantojot modernas iekšdedzes motoru transportlīdzekļu tehnoloģijas, kā arī pārdodot tās visā pasaulē, nozarei ir arvien vairāk jāiegulda bezemisiju tehnoloģijās. Raugoties pasaules mērogā, arī ES autobūves ķēdei jābūt vadošam dalībniekam globālajā pārejā uz bezemisiju mobilitāti. Priekšlikums ir tehnoloģiju ziņā neitrāls un tiks papildināts ar bezemisiju degvielu un uzlādes infrastruktūras veicināšanas pasākumiem.

Ir paredzams, ka papildu ieguvumi būs **palielināta energoefektivitāte un enerģētiskā drošība**.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Klimata un enerģētikas pakete “Gatavi mērķrādītājam 55 %” ir visaptverošs solis Savienības tiesību aktu pārskatīšanā, lai tos saskaņotu ar ES paaugstinātajām klimata iecerēm. Visas paketes iniciatīvas ir cieši saistītas savā starpā.

Šis tiesību akta priekšlikums par CO₂ emisiju standartiem vieglajiem automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem papildina citus paketes priekšlikumus un nodrošina saskanību, it sevišķi ar turpmāk minētajiem pasākumiem.

Nodrošinot autotransporta emisiju samazināšanu, CO₂ emisiju standarti ievērojami palīdz dalībvalstīm sasniegt **Kopīgo centienu regulas (ES) 2018/842**⁸ mērķus. Tā kā tiek veicināta transportlīdzekļu elektrifikācija, tie sekmē energoefektivitātes mērķus un, sniedzot vēl vienu iespēju izmantot atjaunojamo energoresursu enerģiju, arī atjaunojamo energoresursu mērķi.

Pastāv savstarpēji papildinoša mijiedarbība starp CO₂ emisiju standartiem un emisijas kvotu tirdzniecību ēkām un autotransportam. CO₂ emisiju standarti sekmē degvielas patēriņa ziņā ekonomiskāku un bezemisiju transportlīdzekļu piedāvājumu, nosakot prasības, kas transportlīdzekļu ražotājiem jāizpilda attiecībā uz jauno transportlīdzekļu autoparkiem. Emisijas kvotu tirdzniecības paplašinājums attiecas uz degvielas izmantošanu visā transportlīdzekļu fondā. Tas varētu palielināt pieprasījumu gan pēc degvielas patēriņa ziņā ekonomiskākiem, gan bezemisiju transportlīdzekļiem, tādējādi atvieglot transportlīdzekļu ražotāju CO₂ efektivitātes mērķu sasniegšanu.

CO₂ emisiju standarti, jaunu bezemisiju transportlīdzekļu piedāvāšana tirgū ir arī **Atjaunojamo energoresursu enerģijas direktīvas (ES) 2018/2001**⁹ papildu pasākums, kas dekarbonizēs tādas elektrības ražošanu, kura tiek izmantota elektrotransportlīdzekļos, un

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

stimulēs atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ieviešanu fondā esošajiem iekšdedzes motoru transportlīdzekļiem.

Pastāv svarīgas sinerģijas arī starp CO₂ emisiju standartiem, stiprināto emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS)¹⁰ un Atjaunojamo energoresursu enerģijas direktīvu. Emisijas kvotu tirdzniecības sistēma un Atjaunojamo energoresursu enerģijas direktīva virzīs elektroenerģijas ražošanas dekarbonizāciju, lai bezemisiju transportlīdzekļus, kuru izmantošanu stimulē CO₂ emisiju standarti, aizvien vairāk darbinātu atjaunojamie energoresursi, tādējādi sasniedzot pilnīgu emisiju dekarbonizāciju no ieguves līdz patēriņam.

Visbeidzot, CO₂ emisiju standartiem nodrošinot bezemisiju transportlīdzekļu piedāvājumu, **Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīva 2014/94/ES**¹¹, kas stimulē uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu, ir papildu instruments, kas vajadzīgs, lai novērstu infrastruktūras ieviešanas tirgus šķērslus. To savukārt stimulē Kopīgo centienu regula, kas arī motivē dalībvalstis rīkoties savās autotransporta nozarēs.

Enerģijas nodokļu, ieguldījumu uzlādes un uzpildes infrastruktūrā, oglekļa jauno cenu noteikšanas un atjaunināto CO₂ standartu kombinācija noved pie līdzsvarotas un izmaksu ziņā lietderīgas autotransporta emisiju samazināšanas pieejas, kas novērš tirgus šķēršļus un nepilnības, kā arī sniedz ieguldītājiem pārliecību ieguldīt bezemisiju tehnoloģijās.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” priekšlikumi ir saskanīgi ar visām ES darbībām un politikas jomām, un tie palīdz ES sasniegt paaugstināto 2030. gada mērķrādītāju un sekmīgu un taisnīgu pārkārtošanos uz 2050. gada klimatneitralitāti saskaņā ar Komisijas paziņojumu “Eiropas zaļais kurss”.

Pakete “Gatavi mērķrādītājam 55%”, instruments *Next Generation EU* un daudzgadu finanšu shēma 2021.–2027. gadam palīdzēs sasniegt divējādo zaļo un digitālo pārkārtošanos, uz ko Eiropa tiecas. Šo rīcībpolitiku kombinācija risinās ekonomisko krīzi un paātrinās pāreju uz zaļu un ilgtspējīgu ekonomiku, sasaistot rīcību klimata politikas jomā un ekonomisko izaugsmi. Paketes iniciatīvas ir saskanīgas arī ar Savienības tīras un aprites ekonomikas, ilgtspējīgas un viedas mobilitātes rīcībpolitikām un Nulles piesārņojuma rīcības plānu. Ja netiks īstenota vērienīga rīcība, lai panāktu bezemisiju autotransportu, citām ekonomikas nozarēm būs vairāk jāiegulda vispārējos ES emisiju samazināšanas mērķrādītājos.

Saskaņā ar paziņojumu “**2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai**”¹² Komisija strādās kopā ar publiskajām iestādēm, ieinteresētajām personām un sociālajiem partneriem līdzradīšanas procesā, lai iezīmētu zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus, kas atbalstīs bezemisiju transportlīdzekļu ražošanas jaudas palielināšanu, alternatīvo degvielu infrastruktūras straujo ieviešanu un ar to saistīto darba ņēmēju kvalifikācijas celšanu un pārkvalifikāciju.

Šī iniciatīva ir saskanīga arī ar ES pētniecības un inovācijas politiku. Atbalsts bezemisiju tehnoloģiju attīstībai tiks paredzēts arī ES Pētniecības un inovācijas pamatprogrammā, it sevišķi “Apvārsnis Eiropa” partnerībās.

Turklāt, lai pastiprinātu saskanību dažādās politikas jomās un kā tika norādīts Komisijas paziņojumā “**Labāks regulējums: apvienojam spēkus, lai izstrādātu labākus tiesību**

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK.

¹¹ 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.).

¹² COM(2020) 350 final.

aktus¹³, Komisija uzlabo labāka regulējuma pamatnostādnes, lai nodrošinātu to, ka visas tās iniciatīvas atbilst principam “nenodari būtisku kaitējumu”, tādējādi pildot Eiropas Klimata akta noteiktos pienākumus.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 192. pants. Saskaņā ar LESD 191. pantu un 192. panta 1. punktu Eiropas Savienība palīdz sasniegt šos un citus šādus mērķus: saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti; sekmēt starptautiska mēroga pasākumus, lai risinātu reģionālas vai pasaules vides problēmas, un jo īpaši cīnīties pret klimata pārmaiņām. Balstoties uz LESD 192. pantu, Savienība jau ir pieņēmusi rīcībpolitikas, lai risinātu jautājumus saistībā ar vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijām, proti, Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011, kas tika atceltas un aizstātas ar Regulu (ES) 2019/631, kura ir spēkā kopš 2020. gada 1. janvāra.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, ko nevar atrisināt, rīkojoties tikai valsts vai vietējā līmenī. Rīcība klimata politikas jomā ir jākoordinē Eiropas un, ja iespējams, pasaules mērogā. ES rīcība ir pamatota atbilstoši subsidiaritātei, kas aprakstīta Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā. Eiropas Savienība kopš 1992. gada strādā pie kopīgu risinājumu izstrādes un cenšas panākt globālu rīcību klimata pārmaiņu problēmas risināšanā. Konkrētāk, rīcība ES līmenī nodrošinās, ka 2030. gadam izvirzītie un ilgtermiņa emisijas samazināšanas mērķi tiek sasniegti izmaksu ziņā lietderīgā veidā, vienlaikus nodrošinot taisnīgumu un vidisko integritāti. LESD 191. līdz 193. pants paredz un precizē ES kompetenci klimata pārmaiņu jomā.

Ņemot vērā 2030. gada emisiju samazināšanas mērķrādītāju un līdz 2050. gadam sasniedzamo klimatneitralitātes mērķi, ir nepieciešama spēcīgāka ES rīcība, lai nodrošinātu pietiekami lielu autotransporta nozares devumu.

Lai gan valstu, reģionālās un vietējās iniciatīvas var izveidot sinerģiju, tikai ar šīm iniciatīvām nepietiks. Tādas koordinētas ES rīcības trūkums, kas paredz CO₂ emisiju standartu stiprināšanu, izpaustos kā tirgus fragmentācijas risks, kas ir saistīts ar valstu shēmu dažādību, atšķirīgajām klimatiskajām iecerēm un veidošanas parametriem. Darbojoties atsevišķi, dalībvalstis pārstāvētu pārāk mazu tirgu, lai būtu iespējams sasniegt vienāda līmeņa rezultātus, tāpēc ir vajadzīga ES mēroga pieeja, kas virzītu nozares līmeņa pārmaiņas un dotu apjomradītus ietaupījumus.

• Proporcionalitāte

Šis priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam, jo tajā ir paredzēts tikai tas, kas ir vajadzīgs, lai sasniegtu Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķus izmaksu ziņā lietderīgā veidā, vienlaikus nodrošinot taisnīgumu un vidisko integritāti.

Klimata akts, par kuru vienojās Eiropas Parlaments un Padome, apstiprina, ka līdz 2030. gadam visas ekonomikas mērogā un iekšzemes līmenī jāpanāk siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums par vismaz 55 % salīdzinājumā ar attiecīgo līmeni 1990. gadā, bet līdz 2050. gadam jāpanāk klimatneitralitāte. Šis priekšlikums attiecas uz ievērojamu daļu šo siltumnīcefekta gāzu emisiju un novērš vajadzību pēc vērienīgākiem emisiju samazinājumiem

¹³ COM(2021) 219 final.

citās nozarēs, kur dekarbonizāciju ir grūtāk sasniegt. Lai sasniegtu izvirzīto mērķi, šis priekšlikums pārskata esošos CO₂ emisiju standartus vieglajiem automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Priekšlikums paredz grozīt Regulu (ES) 2019/631, un tāpēc regula ir vienīgais piemērotākais juridiskais instruments. Tā kā Regula (ES) 2019/631 tika nesen pārstrādāta un ierosinātie grozījumi attiecas tikai uz ierobežotu skaitu noteikumu, esošās regulas jauna pārstrādāšana un/vai aizstāšana netiek uzskatīta par lietderīgu.

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

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

2015. gada izvērtējuma pētījuma¹⁴ secinājumi, kas iekļauti 2017. gada ietekmes novērtējumā¹⁵, paliek spēkā attiecībā uz vairumu regulas elementu. Daži jauni pienākumi, kurus ievieša Regula (ES) 2019/631, nav izvērtēti, jo tie vai nu nav vēl piemērojami, vai nav pilnā apmērā īstenoti. It sevišķi tas attiecas uz ES jaunajiem autoparka 2025. gada un 2030. gada mērķrādītājiem un bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu stimulu mehānismu. Tomēr pārskatīšana ir vajadzīga, lai regula atbilstu Eiropas zaļā kursa iecerēm, Eiropas Klimata akta stiprinātajiem emisiju samazināšanas mērķrādītājiem un jaunākajām tirgus norisēm. Tika sagatavots šo izmaiņu ietekmes novērtējums.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Lai savāktu pierādījumus un nodrošinātu lielāku pārredzamību, Komisija rīkoja katra priekšlikuma sabiedrisko apspriešanu no 2020. gada 13. novembra līdz 2021. gada 5. februārim. Detalizēts sabiedriskās apspriešanas kopsavilkums un rezultāti ir izklāstīti šā priekšlikuma ietekmes novērtējuma 2. pielikumā.

Turklāt sākotnējais ietekmes novērtējums tika publicēts 2020. gada 29. oktobrī četru nedēļu laikā.

Precīzāk sakot, ņemot vērā šā priekšlikuma mērķi, Komisija centās saņemt sevišķi šādu ieinteresēto personu atsauksmes:

- dalībvalstis (valstu, reģionālās iestādes);
- transportlīdzekļu ražotāji;
- detaļu un materiālu ražotāji;
- enerģijas piegādātāji;
- transportlīdzekļu pircēji (privātpersonas, uzņēmumi, autoparku pārvaldības uzņēmumi);
- transportlīdzekļu vadītāju asociācijas;
- vides, transporta un patērētāju NVO;
- sociālie partneri.

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

¹⁵ SWD(2017) 650 final.

Papildus sabiedriskajai apspriešanai un atsauksmēm par sākotnējo ietekmes novērtējumu tika mēģināts iegūt atsauksmes arī šādā veidā:

- tikšanās ar būtiskajām nozares asociācijām, kas pārstāv transportlīdzekļu ražotājus, detaļu un materiālu piegādātājus, enerģijas piegādātājus;
- divpusējas tikšanās ar dalībvalstu iestādēm, transportlīdzekļu ražotājiem, piegādātājiem, sociālajiem partneriem un NVO;
- dalībvalstu ieinteresēto personu vai iestāžu iesniegtie nostājas dokumenti.

Galvenie iznākumi īsumā ir šādi:

vairums nozares respondentu, publisko iestāžu un citu ieinteresēto personu atbalstīja mērķi *samazināt vieglo automobiļu un furgonu CO₂ emisijas, lai īstenotu 55 % mērķrādītāju līdz 2030. gadam un 2050. gada klimatneitralitātes mērķi*, turpretī iedzīvotājiem bija dažādi viedokļi šajā jautājumā. Mērķis *stiprināt konkurētspēju, industriālo līderību, inovāciju un stimulēt nodarbinātību ES autobūves vērtību ķēdē* un mērķis *samazināt patērētāju īpašumtiesību kopējās izmaksas* saņēma vislielāko atbalstu.

Mērķvērtību apspriešana atspoguļoja dažādus viedokļus par nākotnes mērķrādītāju bardzību, nozarei izrādot zināmu atbalstu stingrākiem mērķrādītājiem, sākot no 2030. gada, NVO — stingrākiem mērķrādītājiem, sākot no 2025. gada, publiskas iestādes kopumā atbalstīja stingrākus mērķrādītājus, bet iedzīvotājiem bija dažādi viedokļi. Attiecībā uz mērķrādītāju laika grafiku nozare atbalstīja mērķrādītāju noteikšanu ik pēc pieciem gadiem, bet citām ieinteresētajām personām bija dažādi viedokļi šajā jautājumā. Transportlīdzekļa cena, ierobežotais nobraucamais attālums un infrastruktūras pieejamība tika uzskatīti par īpaši būtiskiem šķēršļiem bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanai tirgū. Atbildes par stimulu mehānisma nepieciešamību un atbalstāmo transportlīdzekļu veidiem atspoguļoja dažādus viedokļus. Apspriešana parādīja, ka pastāv dažādi viedokļi par CO₂ mērķrādītāju atbilstības uzskaites mehānisma iespējamu ieviešanu atjaunīgajām un mazemisiju degvielām.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Lai sagatavotu ekonomisko, sociālo un vides ietekmes kvantitatīvo novērtējumu, ietekmes novērtējums balstījās uz vairākiem modeļa “PRIMES” izstrādātajiem scenārijiem. Analīze tika papildināta ar citu modelēšanas instrumentu, piemēram, “GEM-E3”, “E3ME” un “JRC DIONE” modeļa, piemērošanu.

SEG emisiju monitoringa dati un citi jauno mazas noslodzes transportlīdzekļu parametri tika iegūti no dalībvalstu ziņotajiem ikgadējiem monitoringa datiem, kurus saskaņā ar Regulu (ES) 2019/631 apkopo Eiropas Vides aģentūra (EVA).

Pārējā informācija tika iegūta no pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti ar ārējiem darbuuzņēmējiem.

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējumi, kas sagatavoti dažādajām tiesību aktu paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” iniciatīvām, balstās uz integrētiem modelēšanas scenārijiem, kas parāda dažādu politikas instrumentu mijiedarbību ar uzņēmējiem, lai tādējādi nodrošinātu savstarpējo papildināmību, saskaņotību un rezultativitāti 2030. gada un 2050. gada klimatisko ieceru sasniegšanā.

Šim priekšlikumam pievienotais ietekmes novērtējums papildina analīzi, kas veikta 2020. gada ietekmes novērtējumā, kuru izmantoja, gatavojot 2030. gada klimata mērķrādītāja

plānu¹⁶. Tas veidoja analītisko bāzi, lai noteiktu mērķi līdz 2030. gadam panākt vismaz 55 % neto SEG emisiju samazinājumu salīdzinājumā ar 1990. gadu un 2050. gada klimatneitralitātes mērķi.

Turklāt šim priekšlikumam pievienotais ietekmes novērtējums tika sagatavots un izstrādāts atbilstīgi piemērojamajām labāka regulējuma pamatnostādnēm, un Regulējuma kontroles padome sniedza pozitīvu atzinumu 2021. gada 19. aprīlī.

Galīgajā versijā ir iekļauti padomes ieteiktie uzlabojumi. Tie ir šādi:

- skaidrojums par esošās Regulas (ES) 2019/631 pārskatīšanas iemesliem un citu saistīto likumdošanas iniciatīvu saskaņotību un proporcionālītāti;
- papildu pierādījumi tam, ka augsto samazinājuma mērķrādītāju ir iespējams sasniegt, un skaidrojums par kompromisiem starp trīs mērķrādītāju iespējām;
- papildu informācijas sniegšana par vēlamu risinājumu ietekmi uz konkurētspēju, inovāciju un plūstošu nozares pārkārtošanos;
- ieinteresēto personu viedokļu iekļaušana analīzē.

Politikas risinājumi

Ietekmes novērtējumā ir analizēti pa trīs tēmām grupēti politikas risinājumi, kam jārisina identificētās problēmas un jāsasniedz politikas mērķi.

- (1) CO₂ emisiju mērķrādītāji vieglajiem automobiļiem un furgoniem (līmeņi, laika grafiks, modalitātes);

attiecībā uz mērķrādītāju līmeņiem izskatītie risinājumi ietver trīs trajektorijas līdz 2040. gadam, kas arī atspoguļo to, ka mērķis ir panākt autotransporta emisiju 90 % samazinājumu līdz 2050. gadam, pieņemot, ka vieglie automobiļi vidēji atrodas uz ceļiem 10 līdz 15 gadus.

Lai sniegtu ieguldījumu vispārējā 2030. gada palielinātā klimata ieceru līmeņa un 2050. gada klimatneitralitātes mērķa sasniegšanā, vēlamais risinājums ir, sākot no 2030. gada, ievērojami palielināt CO₂ mērķrādītājus visam ES autoparkam — gan vieglajiem automobiļiem, gan vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Tas dos vajadzīgo virzību, lai paātrinātu tirgus apgādi ar bezemisiju transportlīdzekļiem, nodrošinās ieguvumus šo transportlīdzekļu lietotājiem, kā arī stimulēs inovāciju un tehnoloģisko līderību, vienlaikus ierobežojot ražotāju izmaksu pieaugumu.

Attiecībā uz stingrāku mērķrādītāju ieviešanas laika grafiku vēlamais risinājums ir saglabāt regulatīvo pieeju tādu mērķrādītāju noteikšanā, kas samazinās ne biežāk kā ik pa 5 gadiem, nodrošinot ražotājiem pietiekamu elastību šīs pārkārtošanās pārvaldībā. Lai ņemtu vērā autobūves nozares attīstības ciklus, ir pieņemami saglabāt 2025. gadam noteiktos mērķrādītāju līmeņus.

Iespējamie ieņēmumi no maksām par pārsniegtajām emisijām paliktu ES vispārējā budžetā. Citi aplūkotie risinājumi ievērojami palielinātu administratīvo slogu, nedodot tiešu labumu autobūves nozarei pārkārtošanās procesā.

Iespēja, ka gan ES, gan ārpus ES esošie mazapjomu ražotāji (t. i. tādi, kas ir atbildīgi par kalendārajā gadā 1000–10 000 reģistrētiem jauniem vieglajiem automobiļiem vai 1000–22 000 reģistrētiem jauniem furgoniem) var saņemt atkāpes mērķrādītāju, tiktu atcelta, sākot no 2030. gada, tādējādi uzlabojot tiesību aktu iedarbīgumu un saskaņotību. Datuma izvēles

¹⁶ SWD(2020) 176 final.

iespēja dod attiecīgajiem ražotājiem sagatavošanās laiku, lai plānotu un pielāgotos jaunajām regulatīvajām prasībām, un saskan ar stiprināto mērķrādītāju piemērošanas datumu. Uz ražotājiem, kas ir atbildīgi par mazāk nekā 1000 reģistrētiem jauniem transportlīdzekļiem kalendārajā gadā, mērķrādītājs joprojām neattiecas.

(2) Īpaši stimuli bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem (*ZLEV*);

Tika aplūkoti dažādi risinājumi saistībā ar *ZLEV* stimulu mehānismu — gan saistībā ar mehānisma veidu, gan transportlīdzekļa tipiem, uz kuriem tam vajadzētu attiekties. Vēlamais risinājums ir, sākot no 2030. gada, atcelt *ZLEV* stimulu shēmu gan vieglajiem automobiļiem, gan vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, jo to ieviešanu tirgū virzīs stingrāki CO₂ mērķrādītāji, kas piemērojami no minētā datuma un kas liks ražotājiem ieviest ievērojami vairāk bezemisiju transportlīdzekļu. Šādā veidā arī tiktu vienkāršoti tiesību akti un novērsts to rezultativitātes graušanas risks.

(3) Mehānisms, ar kuru ņemtu vērā atjaunīgo un mazoglekļa degvielu potenciālo devumu mērķrādītāju atbilstības novērtējumā.

Šajā sakarā tika aplūkoti divi risinājumi: vai nu oglekļa korekcijas koeficients, vai kreditēšanas shēma. Tomēr vēlamajam risinājumam nevajadzētu ietvert šādu uzskaites mehānismu, jo tas padarīs neskaidrus dažādu iesaistīto dalībnieku pienākumus mērķrādītāju sasniegšanā, mazinās tiesību aktu rezultativitāti un efektivitāti un palielinās administratīvo slogu un sarežģītību. Atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošana tiks veicināta, pārskatot Atjaunojamo energoresursu enerģijas direktīvu, emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu un Enerģijas nodokļu direktīvu.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Saskaņā ar Komisijas apņemšanos panākt labāku regulējumu priekšlikums ir sagatavots iekļaujot, ievērojot pārraudzību un pastāvīgi iesaistot ieinteresētās personas.

Salīdzinājumā ar pašreizējo regulu nav gaidāms, ka šis priekšlikums palielinās ar tiesību aktiem saistītās administratīvās izmaksas. Turklāt priekšlikums nepalielina tiesiskā regulējuma sarežģītību.

Ir ierosināts, sākot no 2030. gada, atcelt divus no pašreiz spēkā esošajiem noteikumiem, proti, *ZLEV* “prēmijas” stimulu mehānismu un “mazapjoma” atkāpi, kam vajadzētu sekmēt tiesību aktu vienkāršošanu. Tajā pašā laikā tiesiskais regulējums turpinās nodrošināt elastīgus noteikumus, kuru mērķis ir samazināt atbilstības izmaksas ražotājiem.

Nav ierosinātas izmaiņas saistībā ar atbilstības uzraudzības režīmu vai maksu par pārsniegtajām emisijām. Tāpēc priekšlikums nepalielina ne ražotāju un valsts kompetento iestāžu administratīvās izmaksas, ne Komisijas izpildes izmaksas.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā tiek ievērotas pamattiesības, un tas atbilst principiem, kas jo īpaši nostiprināti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā¹⁷. Jo īpaši tas veicina mērķi sasniegt augstu vides aizsardzības līmeni saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 37. pantā noteikto ilgtspējīgas attīstības principu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Dažādu datu kopu vākšana, ziņošana par tām un apstrāde ir būtiski elementi šajā priekšlikumā paplašināto vai koriģēto CO₂ emisiju veiktspējas standartu īstenošanā un izpildē. Šīs datu

¹⁷ OV C 326, 26.10.2012., 391. lpp.

kopas ietver datus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu mērķrādītāju atbilstību, verificētu ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu CO₂ emisijas un novērtētu tipa apstiprināšanas procedūras reprezentativitāti salīdzinājumā ar reālo apstākļu CO₂ emisijām. Ņemot vērā būtiskās tiesiskās sekas, kas ir saistītas ar šīm datu kopām, ir jāiegulda ievērojamas pūles, lai nodrošinātu, ka tās ir pareizas un uz tām var paļauties, un tas Komisijai prasīs papildu resursus. Ietekme uz budžetu ir detalizēti aprakstīta finanšu pārskatā.

5. CITI ELEMENTI

• **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Lai uzraudzītu Regulas (ES) 2019/631 īstenošanu, ir izveidota stabila sistēma. Katru gadu dalībvalstis paziņo Komisijai CO₂ emisijas un visu no jauna reģistrēto vieglo automobiļu un furgonu masu. Ražotājiem ir iespēja paziņot Komisijai par kļūdām šajos provizoriskajos datos. Turklāt, sākot no 2022. gada, ražotājiem un dalībvalstu kompetentajām iestādēm jāziņo Komisijai dati par vieglo automobiļu un furgonu reālo apstākļu degvielas un enerģijas patēriņu.

Katru gadu Komisija ar Eiropas Vides aģentūras (EVA) atbalstu publicē iepriekšējā kalendārā gada galīgos monitoringa datus, iekļaujot katra ražotāja sniegumu salīdzinājumā ar CO₂ mērķrādītājiem. Tiesību akti turpinās paļauties uz šo stabilo uzraudzības un atbilstības satvaru. Sākot no 2022. gada, Komisija arīdza ar EVA palīdzību publicēs datu salīdzinājumu par tipam apstiprinātajām un reālo apstākļu CO₂ emisijām.

• **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. panta 1. punkts: grozījums 1. pantā “Priekšmets un mērķi”

Regulas 1. panta 5. punktā tiek pārskatīti ES autoparka CO₂ mērķrādītāji attiecībā uz jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas ir piemērojami, sākot no 2030. gada. Tiek pievienots jauns 5.a punkts, kas apraksta ES autoparka mērķrādītājus, kuri piemērojami no 2035. gada.

Lai ņemtu vērā izmaiņas tipa apstiprināšanas testa procedūrā, proti, pāreju no Eiropas Jaunā braukšanas cikla (NEDC) uz vispārēji harmonizēto vieglo transportlīdzekļu testa procedūru (WLTP), ES autoparka mērķrādītāji ir izteikti kā procentu samazinājumi salīdzinājumā ar 2021. gada sākumpunktu. Sākumpunkts ir noteikts, balstoties uz 2021. gada vidējiem īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, kur, lai izvairītos no sākumpunkta līmeņa pārmērīga palielinājuma, emisiju vērtības, kas izmantotas kā aprēķina ievades dati, ir tikušas noteiktas, izmantojot WLTP, nevis ražotāju paziņotās emisiju vērtības. Komisija publicēs 2021. gada sākumpunktu līdz 2022. gada 31. oktobrim.

Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu stimulēšana, kas aprakstīta 7. punktā, tiek atcelta, sākot no 2030. gada. Tāpēc jālabo arī 6. punktā minētais datums.

1. panta 2. punkts: grozījums 2. pantā “Darbības joma”

Regulas 2. panta 1. punkts tiek grozīts, lai aizstātu atsauces uz Direktīvu 2007/46/EK¹⁸ (Tipa apstiprināšanas pamatdirektīva), kas tika atcelta 2020. gada 1. septembrī, ar atsauces uz Tipa apstiprināšanas pamatregulu (ES) 2018/858¹⁹, kas ir piemērojama, sākot ar minēto datumu.

¹⁸ 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.

¹⁹ 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

Tā kā ir mainījusies struktūra starp atcelto direktīvu un jauno regulu, grozījumi ir nepieciešami, lai nodrošinātu juridisko atsauču precizitāti.

1. panta 3. punkts: grozījums 3. pantā “Definīcijas”

Regulas 3. panta 1. punktā grozījums saskaņo definīcijas ar tām, kas tiek izmantotas tipa apstiprināšanas tiesību aktos, un svītro balstvirsmas un kravnesības definīcijas, jo šie termini regulas īstenošanā vairs nav aktuāli.

1. panta 4. punkts: grozījums 4. pantā “Īpatnējo emisiju mērķrādītāji”

Regulas 4. panta 1. punktam ir pievienots apakšpunkts, ar kuru tiek ieviests aizsardzības pasākums, lai izvairītos no tā, ka noteiktos apstākļos ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķins varētu būt negatīvs. Ja tā notiktu, īpatnējo emisiju mērķrādītāju vajadzētu noteikt 0 g CO₂/km.

1. panta 5. punkts: grozījums 7. pantā “Vidējo emisiju monitorings un ziņošana par tām”

Ir pievienots jauns 6.a punkts, kas sniedz Komisijai iespēju kā daļu no provizoriskā monitoringa datu pārbaudes pieprasīt tipa apstiprināšanas iestādēm un ražotājiem izsniegt labojumu pārskatu tajos gadījumos, kad tipa apstiprināšanas dokumentus vai atbilstības sertifikātu nevar izlabot saskaņā ar tipa apstiprināšanas tiesību aktiem, piemēram, tad, kad nepareizie dati attiecas uz tipa apstiprinājumu, kas vairs nav spēkā.

Ir svītrots 11. punkts, kas paredz paziņot datus par M₂ un N₂ kategorijas transportlīdzekļiem, jo uz šīm transportlīdzekļu kategorijām attiecas Regula (ES) 2018/956²⁰ par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu.

1. panta 6. punkts: grozījums 10. pantā “Atkāpes noteikumiem ražotājiem”

Regulas 10. panta 2. punktā no 2030. gada ražotājiem, kas kalendārajā gadā ir atbildīgi par 1000–10 000 reģistrētiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem vai 1000–22 000 reģistrētiem jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, ir atcelta iespēja pieteikties uz atkāpi no īpatnējo emisiju mērķrādītājiem. Uz ražotājiem, kas ir atbildīgi par mazāk nekā 1000 reģistrētiem jauniem transportlīdzekļiem kalendārajā gadā, mērķrādītājs joprojām neattiecas.

1. panta 7. punkts: grozījums 13. pantā “Ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu CO₂ emisiju verificācija”

Regulas 13. panta 3. punktā ir pievienots noteikums, kas Komisijai dod iespēju pieprasīt, lai tipa apstiprinātāja iestāde izsniedz labojumu pārskatu, ja tipa apstiprinājuma dokumentos vai atbilstības sertifikātā nevar izdarīt labojumus saskaņā ar pašreizējiem tipa apstiprināšanas tiesību aktiem, piemēram, tāpēc, ka beidzies to derīguma termiņš.

1. panta 8. punkts: grozījums 14. pantā “M₀ un TM₀ vērtību koriģēšana”

Regulas 14. panta 2. punktā ir izlabots juridiskais pamats, lai nodrošinātu I pielikuma grozīšanu saskaņā ar pašreizējo praksi, aizstājot pašreizējo formulējumu, kas attiecas uz Regulu, ar ko papildina Regulu (ES) 2019/631.

1. panta 9. punkts: jauns 14.a pants “Progresā ziņojums”

un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK.

²⁰ 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.

Ir pievienots jauns 14.a pants, lai noteiktu Komisijai pienākumu ziņot par progresu, kāds panākts ceļā uz bezemisiju autoceļu mobilitāti, un novērtētu nepieciešamību ieviest papildu pasākumus, kas atvieglotu pārkārtošanos.

1. panta 10. punkts: grozījums 15. pantā “Pārskatīšana un ziņojums”

Regulas 15. panta 1. punktā ir paredzēta Regulas (ES) 2019/631 pārskatīšana 2026. gadā, bet 2.–5. punkts, kur bija uzskaitīta virkne elementu, kas jāizskata pašreizējā pārskatīšanā, tiek svītroti.

Ir pievienots jauns 9. punkts, lai nodrošinātu juridisko pamatu I pielikuma B daļas īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķināšanas formulu grozīšanai, kur tas ir vajadzīgs, lai ņemtu vērā īpašo procedūru, kas piemērojama vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprināšana notiek vairākos posmos. Proti, tas attiecas uz procedūru, kas piemērojama, kad transportlīdzekli komplektē vairāk nekā viens ražotājs un atbildība par pabeigta transportlīdzekļa CO₂ emisijām tiek attiecināta uz bāzes transportlīdzekļa ražotāju. Lai sniegtu šim ražotājam plānošanas noteiktību, piemēro īpašu procedūru, saskaņā ar kuru nosaka vairākos posmos ražotu vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijas un masu. Komisija ir pilnvarota noteikt vairākos posmos ražotu transportlīdzekļu procedūru un procedūras pārskatīšanas gadījumā drīkst arī koriģēt īpatnējo emisiju mērķrādītāja aprēķināšanas formulas.

1. panta 11. punkts: grozījums 17. pantā “Deleģēšanas īstenošana”

Regulas 17. panta 2., 3., un 6. punktam ir pievienota atsauce uz jauno 15. panta 9. punktu.

1. panta 12. punkts: grozījumi I pielikumā

Regulas I pielikuma A daļa, kas attiecas uz vieglajiem pasažieru automobiļiem, ir grozīta, lai atspoguļotu 1. panta grozījumus. Grozījumi ietver ES autoparka mērķrādītāju 2030. gadam aprēķināšanas formulu korekciju un formulu 2035. gadam, kā arī ikgadējo īpatnējo emisiju mērķrādītāju katram ražotājam noteikšanu, bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu (*ZLEV*) faktora piemērošanas atcelšanu no 2030. gada.

Regulas I pielikuma B daļa, kas attiecas uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, tiek grozīta līdzīgi A daļai, papildus koriģējot formulas slīpuma vērtību noteikšanai, kas vajadzīgs, lai aprēķinātu ikgadējos īpatnējo emisiju mērķrādītājus. Korekcija tiek veikta, lai nodrošinātu taisnīgu samazinājuma sloga sadalījumu starp vieglāko vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotājiem un tiem, kas ražo smagākus šīs kategorijas transportlīdzekļus.

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 vērīgākajiem 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 atzinumu²¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (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. decembrī²³. 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 pārkaršana atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši ietekmē

²¹ OV C , , lpp.

²² OV C , , lpp.

²³ Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums "Eiropas zaļais kurss", COM(2019) 640 final.

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 apņēmās līdz 2030. gadam samazināt Savienības ekonomikas mēroga siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.
- (5) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) [--]²⁴ 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) 2019/631²⁵ 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.
- (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.

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) (2021. gada [...]), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulu (ES) 2018/1999 (Eiropas Klimata akts), [OV L, .../...].

²⁵ 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.).

- (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 stratēģijā²⁶ 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 ziņojuma, kurā cita starpā vērtē progresu bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanā, to cenu attīstību, alternatīvo degvielu izstrādi un infrastruktūras izvērsšanu, 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.

²⁶ 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 izvērsanu, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/94/ES²⁷.
- (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) CO₂ 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) 2018/858²⁸ tika atcelta un aizstāta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK²⁹, ir lietderīgi vēl vairāk saskaņot definīcijas un atjaunināt atsaucēs Regulā (ES) 2019/631 uz tipa 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.
- (18) Lai nodrošinātu samazināšanas centienu taisnīgu sadalījumu, abas robežvērtību līknes, proti, vieglākiem un smagākiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem būtu jāpielāgo, lai atspoguļotu pastiprinātos CO₂ samazināšanas mērķus.
- (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

²⁷ 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.).

²⁸ 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.).

²⁹ 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.).

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) 2018/956³⁰ darbības jomā, tāpēc ir lietderīgi svītrot šo prasību no Regulas (ES) 2019/631.
- (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 jāaskaņo, izņemot tos ražotājus, kuri ir atbildīgi par mazāk nekā 1000 kalendārajā gadā reģistrētiem jauniem transportlīdzekļiem. Tāpēc no 2030. 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.
- (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 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 korigēt, 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.

³⁰ 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.).

(26) Tāpēc Regula (ES) 2019/631 būtu attiecīgi jāgroza,
IR PIENĒMUŠI 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) 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 svīturo;

(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 a) apakšpunkta i) punktā un uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 715/2007 (“viegļie komerciālie transportlīdzekļi”), kuri tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības (“jauni viegļie 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 svītros;
- (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 provizoriskie 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 apstiprinātājam 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 svītros;
- (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 2029. 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

Progresu 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 iespējamiem papildu pasākumiem pārejas atvieglošanai, tostarp izmantojot finanšu līdzekļus.

Ziņojumā Komisija ņem vērā visus faktoros, kas veicina izmaksu ziņā efektīvu virzību uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam. Tas ietver bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, progresu uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanas mērķrādītāju sasniegšanā, kā prasīts Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulā, inovācijas tehnoloģiju un ilgtspējīgu alternatīvo degvielu potenciālo ieguldījumu klimatneitrālas mobilitātes sasniegšanā, ietekmi uz patērētājiem, progresu sociālajā

dialogā, kā arī aspektus, kas vēl vairāk veicina ekonomiski dzīvotspējīgu un sociāli taisnīgu pāreju uz autotransporta bezemisiju mobilitāti.”;

(10) regulas 15. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Komisija 2028. gadā pārskata šīs regulas efektivitāti un ietekmi, pamatojoties uz divu gadu ziņojumiem, un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs pārskates rezultātiem.

Ziņojumam, ja nepieciešams, pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu.”;

(b) panta 2. līdz 5. punktu svīturo;

(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*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Regulai, ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza, lai stiprinātu CO₂ emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības palielinātajām klimatiskajām iecerēm

1.2. Attiecīgā politikas joma

Rīcība klimata politikas jomā 3. izdevumu kategorija. Dabas resursi un vide 9. sadaļa. Vide un rīcība klimata politikas jomā
--

1.3. Šis priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

- jaunu darbību
- jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību³¹
- esošas darbības pagarināšanu
- vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību

1.4. Mērķi

1.4.1. *Vispārīgie mērķi*

Šā priekšlikuma vispārīgie mērķi ir dot ieguldījumu klimatneitralitātes sasniegšanā līdz 2050. gadam un tādējādi saskaņā ar Eiropas Klimata aktu palīdzēt līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

Priekšlikums ietilpst 2030. gada klimata un enerģētikas paketē “Gatavi mērķrādītājam 55 %”, tā nolūks ir sasniegt ES 2030. gada iekšzemes siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāju — samazinājumu par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni — izmaksu ziņā lietderīgā veidā un sekmēt globālās sasilšanas ierobežošanu. Pakete atbalsta Klimata akta 3. pantā noteikto Komisijas pienākumu — pārskatīt Savienības attiecīgos tiesību aktus, lai varētu sasniegt iepriekš tekstā aprakstīto mērķrādītāju.
--

1.4.2. *Konkrētie mērķi*

Šā priekšlikuma konkrētie mērķi ir šādi:

1. Sniegt ieguldījumu 2030. gada mērķrādītāja — neto SEG emisiju samazinājuma par vismaz 55 % — un 2050. gada klimatneitralitātes mērķa sasniegšanā, pārskatot un nosakot jaunus ES autoparka mērķrādītājus, lai samazinātu vieglo automobiļu un furgonu CO₂ emisijas izmaksu ziņā lietderīgā veidā;

2. Nodrošināt ieguvumus patērētājiem no plašākas bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas, uzlabojot gaisa kvalitāti, it sevišķi pilsētās, un palielinot enerģijas ietaupījumus, ko dod bezemisiju transportlīdzekļu izmantošana;

³¹ Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

3. Stimulēt inovācijas bezemisiju tehnoloģijās, tādējādi stiprinot ES autobūves vērtību ķēdes tehnoloģisko līderību un sekmējot nodarbinātību.

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz labuma guvējiem / mērķgrupām.

Priekšlikums nodrošinās mazas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanu, sniegs ieguvumus patērētājiem gaisa kvalitātes un enerģijas ietaupījumu ziņā un stiprinās ES autobūves vērtību ķēdes tehnoloģisko līderību. Papildu ieguvumi būs palielināta energoefektivitāte un enerģētiskā drošība.

1.4.4. Snieguma rādītāji

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzī progresam un sasniegumiem.

Ir noteikti šādi rādītāji:

1. ES autoparka jaunu vieglo automobiļu un furgonu vidējās CO₂ emisijas tiks uzraudzītas transportlīdzeklim, ražotājam un dalībvalstij ik gadu;
2. Starpību starp tipam apstiprinātajiem CO₂ emisiju datiem un reālo apstākļu CO₂ emisiju datiem uzraudzīs, vācot un publicējot reālo apstākļu degvielas patēriņa datus;
3. Novirzes starp tipam apstiprinātajām CO₂ emisijām un ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO₂ emisijām tiks uzraudzītas, izveidojot specifisku ekspluatācijas verifikācijas procedūru un vācot tipam apstiprinātos datus;
4. Vieglo automobiļu un furgonu SEG emisijas tiks uzraudzītas ar dalībvalstu ikgadējiem SEG emisiju sarakstiem;
5. No jauna reģistrēto bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu skaits un daļa tiks uzraudzīta, izmantojot dalībvalstu iesniegtos ikgadējā monitoringa datus;
6. Tādu tehnoloģiju izmaksas un rezultativitāte, kas transportlīdzekļos tiek izmantotas, lai samazinātu emisijas, tiks uzraudzīta, balstoties uz datiem, kas iegūti no ražotājiem, piegādātājiem un ekspertiem;
7. Inovāciju līmenis tiks mērīts ar Eiropas automobiļu ražotāju jaunajiem bezemisiju tehnoloģiju patentiem, par kuriem informācija ir pieejama publiskajās patentu datubāzēs;
8. Nodarbinātības līmenis tiks uzraudzīts, balstoties uz publiski pieejamo *Eurostat* statistiku par nozares bezdarba datiem ES.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, to vidū sīki izstrādāts iniciatīvas izvērtēšanas grafiks

No jauna Savienībā reģistrēto vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotājiem būs:

- jāizpilda pārskatītie visa autoparka CO₂ emisijas mērķrādītāji,
- jāpaziņo Komisijai reālo apstākļu degvielas patēriņa dati, kas noteikti ar standartizētām ierīcēm,
- jāpiedalās ekspluatācijas atbilstības testos, kuru rezultāti tiek paziņoti Komisijai.

Dalībvalstīm ik gadu būs jāpaziņo Komisijai un Eiropas Vides aģentūrai tehniskie dati par jaunreģistrētajiem vieglajiem automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

1.5.2. *Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šajā punktā “Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

Klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, ko nevar atrisināt, rīkojoties tikai valsts vai vietējā līmenī. Rīcība klimata politikas jomā ir jākoordinē Eiropas mērogā, un ES rīcība ir pamatota saskaņā ar subsidiaritāti.

Lai gan valstu, reģionālās un vietējās iniciatīvas var izveidot sinerģiju, tikai ar šīm iniciatīvām nepietiks. Tādas koordinētas ES rīcības trūkums, kas paredz CO₂ emisiju standartu stiprināšanu, izpaustos kā tirgus fragmentācijas risks, kas ir saistīts ar valstu shēmu dažādību, atšķirīgajām klimatiskajām iecerēm un veidošanas parametriem. Darbojoties atsevišķi, dalībvalstis pārstāvētu pārāk mazu tirgu, lai būtu iespējams sasniegt vienāda līmeņa rezultātus, tāpēc ir vajadzīga ES mēroga pieeja, kas virzītu nozares līmeņa pārmaiņas un dotu apjomradītus ietaupījumus.

1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Priekšlikums balstās uz esošajiem tiesību aktiem, kas ir nodrošinājuši nepārtrauktus ES jaunā vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka CO₂ emisiju samazinājumus pēdējās desmitgades laikā.

1.5.4. *Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem*

Priekšlikums ir saderīgs ar instrumenta *Next Generation EU* un 2021.–2027. gada daudzgadu finanšu shēmas mērķiem, kas palīdzēs sasniegt divējādo zaļo un digitālo pārkārtošanos, uz ko Eiropa tiecas. Šo satvaru kombinācija risinās ekonomisko krīzi un paātrinās pāreju uz zaļu un ilgtspējīgu ekonomiku, sasaistot rīcību klimata politikas jomā un ekonomisko izaugsmi.

Klimata un enerģētikas pakete “Gatavi mērķrādītājam 55 %” ir visaptverošs solis Savienības tiesību aktu pārskatīšanā, lai tos saskaņotu ar ES paaugstinātajām klimatiskajām iecerēm, kas aprakstītas Eiropas zaļajā kursā. Visas paketes iniciatīvas ir cieši saistītas savā starpā.

Šis tiesību akta priekšlikums par CO₂ emisiju standartiem vieglajiem automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem papildina attiecīgos paketes priekšlikumus un ir saskanīgs ar tiem.

1.5.5. *Dažādo pieejamo finansēšanas risinājumu, tostarp pārdales iespējas, novērtējums*

Neattiecas

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

Ierobežots ilgums

- Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.
- Finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam, uz maksājumu apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam.

Beztermiņa

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2023. līdz 2025. gadam,
- pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Paredzētie pārvaldības veidi³²

Komisijas Īstenošana tieša pārvaldība,

- ko veic tās struktūrvienības, to vidū personāls Savienības delegācijās;
- ko veic izpildaģentūras

Dalīta pārvaldība kopā ar dalībvalstīm

Netieša pārvaldība, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

- trešām valstīm vai to norīkotām struktūrām;
- starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);
- EIB un Eiropas Investīciju fondam;
- Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;
- publisko tiesību subjektiem;
- privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;
- dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un kuri sniedz pienācīgas finanšu garantijas;
- personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.

Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā “Piezīmes”.

Piezīmes

--

³² Sīkāku informāciju par pārvaldības veidiem un atsauces uz Finanšu regulu skatīt *BudgWeb* tīmekļa vietnē: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt biežumu un nosacījumus.

Lai pārraudzītu ierosināto stiprināto CO₂ emisiju samazināšanas prasību iedarbīgumu, ir jāsavāc plaši dati no dažādiem avotiem, to vidū dalībvalstīm, automobiļu ražotājiem un valstu tipa apstiprinātājām iestādēm. Lai gan Eiropas Vides aģentūra un Kopīgais pētniecības centrs pārvalda datus, CLIMA ĢD pienākums ir koordinēt datu vākšanas darbības, to vidū mijiedarbību ar pārskatu sniedošajām vienībām. CLIMA ĢD uzdevumi iekļauj arī datu analīzi un turpmāko pasākumu sagatavošanu un izpildi, arī naudas sodu uzlikšanu ražotājiem, balstoties uz savāktajiem datiem.

Tiek vāktas vai tiks vāktas trīs galvenās datu kopas.

Katru gadu dalībvalstis ziņo EVA datus par jaunu transportlīdzekļu reģistrācijām, ieskaitot tehnisko informāciju. Uz šo datu pamata tiek noteikta ražotāju atbilstība viņu īpatnējiem emisiju mērķrādītājiem un naudas sodu uzlikšana. Ražotāji verificē datus, pēc tam Komisija tos apstiprina ar lēmumu.

No 2022. gada reālo apstākļu degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņš atbilstoši transportlīdzeklī iebūvēto ierīču rādījumiem tiks ziņots EVA reizi gadā, sākot ar ražotāju sniegtajiem datiem, kam 2025. gadā sekos tehnisko apskašu laikā iegūtie dati, ko apkopojušas dalībvalstis. Uz šo datu pamata tiks vērtēta tipa apstiprināšanā noteikto CO₂ emisiju reprezentativitāte, kas, ja nepieciešams, var izraisīt CO₂ emisiju mērķrādītāju līmeņu, kā arī tipa apstiprināšanas tiesību aktu pārskatīšanu.

Kopīgais pētniecības centrs (KPC) pastāvīgi vāks datus par tipa apstiprināšanas emisiju testiem, lai veiktu verifikācijas procedūru par to, kā tipa apstiprināšanā noteiktās CO₂ emisijas atbilst ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu emisijām.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. *Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums*

Priekšlikums neīsteno finanšu programmu, bet gan veido ilgtermiņa politiku. Pārvaldības veids, finansējuma apgūšanas mehānismi, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģija attiecībā uz kļūdu līmeņiem nav piemērojami. Lai īstenotu šo priekšlikumu, būs jāpārgrupē cilvēkresursi Komisijā. Ir ieviestas atbilstīgas procedūras.

2.2.2. *Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

Šis priekšlikums neattiecas uz izdevumu programmu.

Transportlīdzekļu reģistrācijas datu efektīva pārraudzība ir būtiska, lai nodrošinātu juridisko noteiktību tiesību aktu izpildē un vienlīdzīgus konkurences apstākļus dažādiem ražotājiem.

Reālo apstākļu datu vākšana un ekspluatācijas verifikēšanas procedūra nodrošinās, ka var konstatēt pārkāpumus transportlīdzekļu reģistrācijas datos un savlaicīgi tiek veikti rezultatīvi korektīvi pasākumi, un ES CO₂ emisiju mērķrādītāju ilgtermiņa rezultatīvitate nav apdraudēta.

Kļūdainu transportlīdzekļu reģistrācijas datu vai dalībvalstu un/vai ražotāju novēlotas ziņošanas risks varētu novest pie CO₂ emisiju standartu īstenošanas grūtībām.

Risks, ka palielinās neatbilstība starp reālo apstākļu CO₂ emisijām un degvielas patēriņu un vērtībām, kas noteiktas tipa apstiprināšanā, var apdraudēt CO₂ emisiju mērķrādītājus.

Risks, ka CO₂ emisijas, kuras reģistrācijas vajadzībām izmantotajos atbilstības sertifikātos ierakstījuši ražotāji, neatbilst ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu CO₂ emisijām, var apdraudēt CO₂ emisiju mērķrādītājus.

Galvenās iekšējās kontroles sistēmas ietver paziņoto reģistrācijas datu verificēšanu, reālo apstākļu datu dinamikas analīzi salīdzinājumā ar reģistrācijas datiem un noviržu konstatēšanu starp atbilstības sertifikātos ierakstītajām CO₂ emisijām un ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu emisijām.

2.2.3. *Kontroles izmaksu lietderības (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

Šai iniciatīvai nav jaunas, būtiskas kontroles/riska, kas nebūtu atrunāts esošajā iekšējās kontroles sistēmā. Papildus Finanšu regulas piemērošanai nav paredzēti nekādi citi īpaši pasākumi.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.

Lai novērstu krāpšanu un pārkāpumus, papildus Finanšu regulas piemērošanai šajā priekšlikumā paredzētās stiprinātās CO₂ samazināšanas prasības tiks papildinātas ar pastiprinātu pārraudzību un dažādu datu kopu ziņošanu saskaņā ar 2.2.2. punktu.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.	Dif./nedif. 33	no EBTA valstīm ³⁴	no kandidātvalstīm ³⁵	no trešām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē
7	20 01 02 01	Nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

Jaunveidojamās budžeta pozīcijas: neattiecas

³³ Dif. = diferencētās apropriācijas / Nedif. = nediferencētās apropriācijas.

³⁴ EBTA: Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

³⁵ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas
 Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija			3	"Dabas resursi un vide"				
ĢD: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	KOPĀ
Darbības apropriācijas								
09 02 03	Saistības	(1)						
	Maksājumi	(2)						
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem								
09 01 01 01		(3)						
KOPĀ CLIMA ĢD apropriācijas	Saistības	= 1 + 3						
	Maksājumi	= 2 + 3						
KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)						
	Maksājumi	(5)						
KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)						
KOPĀ daudz gadu finanšu shēmas 3. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības	= 4 + 6						
	Maksājumi	= 5 + 6						

Daudzgažu finanšu shēmas izdevumu kategorija	7	“Administratīvie izdevumi”
---	----------	----------------------------

Šī iedaļa būtu jāaizpilda, izmantojot administratīva rakstura budžeta datu izklājlapu, kas vispirms jānoformē [tiesību akta finanšu pārskata pielikumā](#) (iekšējo noteikumu V pielikums), kurš starpdienestu konsultāciju vajadzībām tiek augšupielādēts sistēmā *DECIDE*.

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2023	2024	2025	2026	2027	KOPĀ
ĢD: CLIMA							
• Cilvēkresursi		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Citi administratīvie izdevumi							
KOPĀ CLIMA ĢD	Apropriācijas	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

KOPĀ daudzgažu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	(Saistību summa = maksājumu summa)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--	------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2023	2024	2025	2026	2027	KOPĀ
KOPĀ daudzgažu finanšu shēmas 1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Maksājumi	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus ↓			2023	2024	2025	2026	2027	KOPĀ						
	IZNĀKUMI													
	Veids 36	Vidējās izmaksas	Nē	Izmak- sas	Nē	Izmak- sas	Nē	Izmak- sas	Nē	Izmak- sas	Nē	Izma- ksas	Kopējais daudzums	Kopējās izmaksas
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 ³⁷ ...														
— Iznākums														
— Iznākums														
— Iznākums														
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 1														
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ...														
— Iznākums														
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 2														
KOPĀ														

³⁶ Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros, utt.).

³⁷ Kā norādīts 1.4.2. punktā "Konkrētie mērķi".

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads 2023 ³⁸	Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ
--	----------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	------

Daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA						
Cilvēkresursi	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Citi administratīvie izdevumi						
Starpsumma — daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS ³⁹						
Cilvēkresursi						
Pārējie administratīvie izdevumi						
Starpsumma — ārpus daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS						

KOPĀ	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
-------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvu izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

³⁸ “N” gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Aizstājiet “N” ar paredzēto pirmo īstenošanas gadu (piemēram, 2021. gadu). Tas pats attiecas uz turpmākajiem gadiem.

³⁹ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

3.2.4. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi.
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu

	Gads 2023	Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)					
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (Delegācijas)					
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)					
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)					
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)					
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu FTE)⁴⁰					
20 02 01 (AC, END, INT, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT un JPD delegācijās)					
XX 01 xx yy zz ⁴¹	— galvenajā mītnē				
	— delegācijās				
01 01 01 02 (AC, END, INT — netiešā pētniecība)					
01 01 01 12 (AC, END, INT — tiešā pētniecība)					
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)					
KOPĀ	2	2	2	2	2

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	<p>Sākot no 2023. gada, būs vajadzīgs viens papildu AD ierēdnis, kas būs atbildīgs par jaunu funkciju — regulā noteikto dažādo datu vākšanas pasākumu koordinēšanu un turpmākiem pasākumiem. Šī funkcija apliecina, ka pastāv vajadzība pēc paplašinātiem turpmākiem pasākumiem saistībā ar jaunu vieglo automobiļu un furgonu reālo apstākļu CO₂ emisiju dinamiku, lai nodrošinātu to, ka šajā priekšlikumā iekļautie palielinātie samazinājuma mērķi tiešām tiek sasniegti. Jaunā funkcija nodrošinās, ka tiek sagatavots efektīvs un saskaņots pamats CO₂ emisiju standartu īstenošanai un izpildei, kā arī izstrādāti jauni, ar šo tēmu saistīti politikas pasākumi.</p> <p>Funkcija iekļauj konkrētus uzdevumus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dažādo datu vākšanas pasākumu vispārēja koordinēšana, arī datu analīze un dažādo datu kopu saskanības pārbaudes;
-------------------------------	--

⁴⁰ AC = līgumdarbinieki; AL = vietējie darbinieki; END = valstu norīkotie eksperti; INT = aģentūru darbinieki; JPD = jaunākie eksperti delegācijās.

⁴¹ Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām BA pozīcijām).

	<ul style="list-style-type: none"> • turpmāks darbs ar pārskatus sniedzošajām vienībām (ražotājiem, valsts datus sniedzošajām iestādēm un tipa apstiprinātajām iestādēm) un sadarbība ar EVA un KPC; • reālo apstākļu degvielas patēriņa datu efektīva paziņošana, ko veic ražotāji un dalībvalstis, arī turpmāks darbs un datu verifikācija kopā ar EVA; • reālo apstākļu datu analīze, it sevišķi attiecībā uz reālo apstākļu un tipam apstiprināto emisiju savstarpējās neatbilstības dinamiku, un detalizēts tehniskais ieguldījums CO₂ emisiju standartu un tipa apstiprināšanas tiesību aktu turpmākā pārskatīšanā; • ikgadējo Komisijas lēmumu par reālo apstākļu datiem sagatavošana; • CO₂ atbilstības datu (reģistrācijas datu) korekciju sagatavošana, kur novirzes tiek noteiktas, balstoties uz ekspluatācijas verifikācijas procedūru, arī tipa apstiprināšanas testu datu rezultatīva apkopošana kopā ar KPC. <p>Būs nepieciešams otrs papildu AD ierēdnis, kas palīdzētu sagatavot jauno progresu ziņojumu saskaņā ar 14.a pantu par progresu ceļā uz bezemisiju autoceļu mobilitāti un par novērtējumu saistībā ar nepieciešamību ieviest papildu pasākumus ar mērķi atvieglot pārkārtošanos.</p>
Ārštata darbinieki	Neattiecas

3.2.5. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

- Priekšlikuma/iniciatīvas vajadzībām:

pilnībā pietiek ar līdzekļu pārvietošanu daudzgadu finanšu shēmas (DFS) attiecīgajā izdevumu kategorijā.

Nav paredzēti papildu darbības izdevumi. Jebkurā gadījumā iespējamie izdevumi radīsies LIFE finansējuma ietvaros.

jāizmanto no DFS attiecīgās izdevumu kategorijas nepiešķirtās rezerves un/vai īpašie instrumenti, kas noteikti DFS regulā.

Paskaidrojiet, kas jā dara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas un budžeta pozīcijas, atbilstošās summas un instrumentus, kurus ierosināts izmantot.

jāpārskata DFS.

Paskaidrojiet, kas jā dara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un atbilstošās summas.

3.2.6. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

- neparedz trešo personu līdzfinansējumu
- paredz trešo personu sniegtu līdzfinansējumu:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2023	2024	2025	2026	2027	Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru						
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas						

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.

Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:

pašu resursus

citus ieņēmumus

atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁴²				
			2023	2024	2025	2026	2027
4.2.9. pants							

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Neattiecas

Citas piezīmes (piemēram, metode/formula, ko izmanto, lai aprēķinātu ietekmi uz ieņēmumiem, vai jebkura cita informācija).

Ir paredzams, ka ieņēmumi no maksām par pārsniegtajām emisijām, kas jāmaksā ražotājiem, kuri pārsniedz savus ikgadējos īpatnējo emisiju mērķrādītājus, pieaugs, un tos vajadzētu turpināt uzskatīt par ES vispārējā budžeta ieņēmumiem. Maksu aprēķināšanas metode nav mainījies šā priekšlikuma rezultātā. Ieņēmumu līmeni nav iespējams prognozēt, kamēr nav pieejami ikgadējie dati par ražotāju sniegumu savu mērķrādītāju sasniegšanā.

⁴² Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.