



Briselē, 2018. gada 1. oktobrī  
(OR. en)

12627/18

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2017/0293(COD)**

---

---

**CLIMA 169  
ENV 628  
TRANS 416  
MI 673  
CODEC 1563**

## **PIEZĪME**

---

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepr. dok. Nr.:	12303/18
K-jas dok. Nr.:	14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO <sub>2</sub> emisiju samazināšanai un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (pārstrādāta redakcija) – vispārēja pieeja

---

## **I. IEVADS**

1. Komisija 2017. gada 8. novembrī iesniedza priekšlikumu regulai par jaunu CO<sub>2</sub> emisiju standartu noteikšanu vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Priekšlikuma mērķis cita starpā ir dot ieguldījumu Eiropadomes nospraustā mērķa sasniegšanā – t. i., samazinājumā par 30 % līdz 2030. gadam ETS neapvertajos sektoros, kas Kopīgo centienu regulā formulēti kā nacionālie mērķrādītāji, – un Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanā.

2. Tādēļ Komisija ierosina ES mēroga CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem no 2025. līdz 2029. gadam un no 2030. gada salīdzinājumā ar 2021. gadam noteiktajiem mērķrādītājiem, kas bija paredzēti iepriekšējos tiesību aktos (15 % no 2025. līdz 2029. gadam gan vieglajiem automobiļiem, gan vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, un 30 % no 2030. gada gan vieglajiem automobiļiem, gan vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem).

Priekšlikumā kā parametrs katra ražotāja konkrēto mērķrādītāju aprēķināšanai ir saglabāta autoparkā ietilpstošo transportlīdzekļu masa.

3. Lai pakāpeniski arvien vairāk veicinātu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu (ZLEV) izmantošanu, Komisijas priekšlikumā ir paredzēts mehānisms laikposmam pēc 2025. gada – paredzēt stimulus ražotājiem, lai tirgū nonāktu lielāks skaits šo transportlīdzekļu. Ja ražotāja mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars pārsniegs konkrētas līmeņatzīmes, ražotājs tiks atalgots ar mazāk stingriem CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītājiem. Laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam līmeņatzīme ir ierosināta 15 % apmērā, un, sākot no 2030. gada, tā ir ierosināta 30 % apmērā.
4. Eiropas Parlamentā par ziņotāju saistībā ar priekšlikumu ENVI komitejas vārdā tika iecelta *Miriam DALLI* kundze (S&D, Malta). ENVI komiteja savu ziņojumu pieņēma 2018. gada 10. septembrī. Balsojums plenārsēdē par priekšlikumu ir paredzēts 2018. gada 3. oktobrī.
5. Ekonomikas un sociālo lietu komiteja savu atzinumu sniedza 2018. gada 14. februārī. Reģionu komiteja nolēma atzinumu nesniegt.
6. Padomē (Vide) politikas debates par priekšlikumu notika 2018. gada 25. jūnijā.
7. Pastāvīgo pārstāvju komiteja priekšlikumu izskatīja 2018. gada 26. septembrī, pamatojoties uz prezidentvalsts kompromisa tekstu <sup>1</sup>. Visas delegācijas uzsvēra, cik svarīgi un steidzami ir rast vienošanos par šo dosjē, un atbalstīja prezidentvalsts centienus, lai varētu panākt vispārēju pieeju Vides padomes sanāksmē 2018. gada 9. oktobrī.

---

<sup>1</sup> Dokuments 12303/18.

8. Pamatojoties uz minētajām diskusijām, prezidentvalsts secināja, ka atlikušie jautājumi saistībā ar mērķu vērienīgumu būtu jāatrisina politiskā līmenī, un nolēma paturēt prezidentvalsts kompromisa tekstu tādu, kāds tas ir pašreizējā redakcijā.

## II. PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA

9. Diskusiju gaitā par priekšlikumu galvenais aspekts, kas bija pamats viedokļu atšķirībām starp dalībvalstīm, bija priekšlikuma mērķu vērienīgums, respektīvi, mērķrādītāji 2025. un 2030. gadam un *ZLEV* stimulējošais mehānisms. Delegāciju viedokļi bija ļoti dažādi, sākot no uzskata, ka Komisijas priekšlikums ir pārāk ambiciozs, līdz uzskatam, ka tā mērķi nav gana vērienīgi, jo īpaši attiecībā uz 2030. gada mērķrādītāju.
10. Delegācijas kopumā atzina, ka klimata mērķu sasniegšanas ietvaros ir jāveic dekarbonizācijas pasākumi transporta nozarē, un tāpēc diskusijas lielā mērā koncentrējās uz to, cik raiti šai pārejai jānotiek, un uz to, kā tas cita starpā ietekmēs konkurētspēju, darbvietas un patērētājus un kā tas var atšķirīgi ietekmēt atsevišķas dalībvalstis.
11. Vienlaikus atzīstot, ka ar šo regulu šis jautājums būtībā nav atrisināms, vairākas delegācijas ir paziņojušas, ka svarīgs temats tām ir no priekšlikuma izrietošā "ES iekšējā oglekļa emisiju pārvirze" transporta nozarē, pieaugot lietotu transportlīdzekļu importam no dalībvalstīm ar augstiem ienākumiem uz dalībvalstīm ar zemiem ienākumiem.
12. Šajā sakarībā, kā arī lai virzītu diskusijas un sāktu nostājas satuvināt, prezidentvalsts iesniedza kompromisa tekstu, kurā 2030. gada mērķrādītājs vieglajiem pasažieru automobiļiem ir paaugstināts līdz 35 %, vienlaikus darot zināmu, ka par šo rādītāju vēl notiks diskusijas. Turklāt pārskatīšanā, kas Komisijai jāveic 2024. gadā, varētu paredzēt turpmākus samazinājumus pēc 2030. gada, ņemot vērā Parīzes nolīguma mērķus, un, iespējams, ierosināt mērķrādītājus laikposmam pēc 2040. gada.

No otras puses, tika ierosināts labvēlīgāks svērums pie strāvas pieslēdzamām hibrīdautomašīnām *ZLEV* stimulējošajā mehānismā, tomēr, līdz ar 2030. gada *ZLEV* līmeņatzīmes vieglajiem pasažieru automobiļiem paaugstināšanu līdz 35 % tādējādi sasniedzot augstāku 2030. mērķu vērienīguma līmeni. Tādējādi ar šo priekšlikumu jo īpaši tiktu palīdzēts ražotājiem sasniegt 2025. gada mērķrādītāju.

Turklāt kompromisa tekstā tika aplūkots jautājums par lietotiem transportlīdzekļiem un diskutēti vairāki citi jautājumi, jo īpaši pasākumi saistībā ar pāreju no *NEDC* uz *WLTP* vērtībām, kuras nolūks ir nodrošināt noturīgas un reprezentatīvas CO<sub>2</sub> emisiju vērtības no ražotājiem.

13. Pēc diskusijām par prezidentvalsts kompromisa tekstu delegācijas, vienlaikus atzinīgi vērtēdamas prezidentvalsts centienus, pašreizējā stadijā lielākoties pieturas pie savas sākotnējās nostājas par mērķu vērīgumu. Lielākajam vairākumam delegāciju teksts tā pašreizējā redakcijā nav pieņemams, lai gan vairākas delegācijas atzīst, ka tas ir solis pareizajā virzienā:
- Liels skaits delegāciju ir nemitīgi pieprasījušas mērķu vērīguma līmeņa paaugstināšanu, jo īpaši argumentējot, ka tas būtu vajadzīgs, ņemot vērā Kopīgo centienu regulā izklāstītos nacionālos mērķrādītājus un Parīzes nolīguma mērķus, un ka tas nodrošinātu, ka nozare saglabā savu novatorismu un konkurētspēju arī ilgtermiņā. Pēc to ieskatiem – vienlaikus atzīstot tos teksta elementus, kas palīdzētu paaugstināt mērķu vērīguma līmeni, – prezidentvalsts kompromisa teksts nav gana ambiciozs. Arī šajā delegāciju grupā nostājas atšķiras dažādos aspektos. Vairākas vēlas, lai tiktu paaugstināts gan 2025. gada, gan 2030. gada mērķrādītājs, savukārt citas – lai tiktu paaugstināts vienīgi 2030. gada mērķrādītājs. Nostājas atšķiras attiecībā uz 2025. un 2030. gada mērķrādītāju līmeni, savukārt citas delegācijas nav pieņēmušas lēmumu par precīziem skaitļiem. Dažas atbalsta vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu diferencēšanu, tostarp arī saglabājot Komisijas priekšlikumu attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, citas dod priekšroku tam, lai vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem izvīzītie mērķrādītāji būtu vienādi. Vairākas vēlas stiprināt ZLEV stimulējošo mehānismu, ZLEV līmeņatzīmes paaugstinot vēl vairāk un pievienojot "malus" (ja netiks panākta atbilstība ZLEV līmeņatzīmēm, CO<sub>2</sub> mērķrādītāji būs augstāki) vai mehānismā atbalstot bezemisiju transportlīdzekļus. Vairākas delegācijas tomēr norāda uz to, ka, ja mērķrādītāji ir pietiekami augsti, tās var būt elastīgas attiecībā uz minētajām prasībām. Citas savukārt šķiet vairāk vai mazāk apmierinātas ar Komisijas priekšlikumu vai ir norādījušas, ka gadījumā, ja mērķrādītāji būs pietiekami augsti, mehānisms var vispār nebūt vajadzīgs.

- Un pretēji – vairākas delegācijas ir aktīvi aicinājušas uz ambicioziem, bet reālistiskiem un sasniedzamiem mērķrādītājiem, ņemot vērā arī tādus citus aspektus kā, piemēram, darbvietas, konkurētspēja un izmaksas patērētājiem. Tās uzskata, ka prezidentvalsts teksts ir pārspīlēts vai nu tāpēc, ka Komisijas ierosinātais mērķu vērienīguma līmenis ir par augstu, vai arī tāpēc, ka Komisijas priekšlikums ir maksimums, ko tās var pieņemt. Dažas delegācijas tomēr atbalsta ierosināto labvēlīgāko svērumu pie strāvas pieslēdzamām hibrīdaudomašīnām. Kopumā tās ir iebildušas pret "malus" pievienošanu *ZLEV* stimulējošajā mehānismā.

14. Turklāt vairākas delegācijas masas lietderības parametra jautājumu sasaista ar mērķu vērienīguma līmeni un pieturas pie savas nostājas – ka to vēlas svītrot, dažām delegācijām tas attiecas vienīgi uz vieglajiem pasažieru automobiļiem. Citas iebilst pret minētā parametra svītrošanu, atbalstot Komisijas priekšlikumu un argumentējot, ka masas jautājums drīzāk ir saistīts ar konkurenci starp ražotājiem.

Dažas delegācijas saglabā savu prasību, lai "nišas" ražotājiem piemērojamās atkāpes darbības laiks tiktu pagarināts pēc 2025. gada.

15. Turklāt cita starpā tika aktualizēti šādi jautājumi:

- Viena delegācija ir ierosinājusi, lai pārskatīšanas klauzulā tiktu iekļauts *ex ante* novērtējums tam, ka starp transportlīdzekļu ražotājiem tiktu ieviests oficiāls darbības kvotu emisiju tirdzniecības tirgus mehānisms.
- Dažas delegācijas ir atkārtoti apstiprinājušas to, cik svarīgi ir nodrošināt, lai ražotāju sniegtie dati par CO<sub>2</sub> emisijām būtu reprezentatīvi emisijām reālos braukšanas apstākļos, un ir norādījušas uz savu vēlēšanos apsvērt iespējas, kā panākt papildu uzlabojumus.

### **III. SECINĀJUMI**

16. Padome tiek aicināta atrisināt atlikušos jautājumus saistībā ar mērķu vērienīguma līmeni un pieņemt vispārēju pieeju, pamatojoties uz šīs piezīmes pielikumā izklāstīto tekstu.

Vispārējā pieeja būs Padomes pilnvarojums sarunām ar Eiropas Parlamentu parastajā likumdošanas procedūrā.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

**par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (pārstrādāta redakcija) <sup>2</sup>**

(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,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

---

<sup>2</sup> Komisijas tekstā veiktās izmaiņas ir pasvītrotas. Svītrojumi ir norādīti ar [...].

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 443/2009<sup>3</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 510/2011<sup>4</sup> ir vairākas reizes būtiski grozītas. Tā kā ir jāveic turpmāki grozījumi, skaidrības labad minētās regulas būtu jāpārstrādā.
- (2) Šī regula būtu jāpieņem no 2020. gada 1. janvāra, lai nodrošinātu saskaņotu un efektīvu pāreju pēc Regulas (EK) Nr. 443/2009 un Regulas (ES) Nr. 510/2011 pārstrādāšanas un atcelšanas. Tomēr līdz 2024. gadam CO<sub>2</sub> emisiju standartus un to sasniegšanas kārtību ir lietderīgi saglabāt, kā noteikts minētajās regulās.
- (3) Komisijas paziņojumā "Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija"<sup>5</sup> ir skaidri noteikts mērķis – līdz gadsimta vidum transporta radīto siltumnīcefekta gāzu līmenis jāsamazina vismaz par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, neatlaidīgi virzoties uz bezemisiju transportu. Ir nekavējoties krasi jāsamazina transporta radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas apdraud mūsu veselību. Laikposmā pēc 2020. gada būs vēl vairāk jāsamazina emisijas no tradicionālajiem iekšdedzes motoriem. Savukārt līdz 2030. gadam būs jāpanāk, lai bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļi ir ieviesti tādā apmērā, ka tie jau veido būtisku tirgus daļu.

---

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Regula (EK) Nr. 443/2009, ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem (OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.).

<sup>4</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 11. maija Regula (ES) Nr. 510/2011 par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravu automobiļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju vieglo transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai (OV L 145, 31.5.2011., 1. lpp.).

<sup>5</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai: "Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija" (COM(2016) 501 *final*).

- (4) Komisijas paziņojumos "Eiropa kustībā" <sup>6</sup> un "Mazemisiju mobilitātes realizācija Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus" <sup>7</sup> uzsvērts, ka vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju standarti ir spēcīgs inovāciju un efektivitātes dzinulis un palīdzēs stiprināt autobūves nozares konkurētspēju un tehnoloģiski neitrālā veidā brūgēs ceļu uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu izmantošanu.
- (5) Šī regula paredz skaidru virzību attiecībā uz CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu autotransporta nozarē un palīdzēs sasniegt Eiropadomes 2014. gada 23.–24. oktobra secinājumos atbalstīto saistošo mērķrādītāju līdz 2030. gadam visas tautsaimniecības mērogā panākt siltumnīcefekta gāzu emisiju iekšējo samazinājumu vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, ko Vides padomes 2015. gada 6. marta sanāksmē apstiprināja kā Savienības iecerēto nacionāli noteikto devumu Parīzes nolīguma īstenošanā.
- (6) Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumos nozarēm, kuras nav ietvertas Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, tika apstiprināts siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums par 30 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni. Autotransports rada ievērojamas emisijas minētajās nozarēs, un tā radīto emisiju līmenis ir būtiski augstāks nekā 1990. gadā. Ja autotransporta emisijas turpinās pieaugt, tās neitralizēs samazinājumus, kas cīņā pret klimata pārmaiņām panākti citās nozarēs.

---

<sup>6</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai: EIROPA KUSTĪBĀ Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem (COM(2017) 283 *final*).

<sup>7</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai: "Mazemisiju mobilitātes realizācija: Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus (COM(2017) 675 *final*).

- (6a) Parīzes nolīgumā cita starpā ir izvirzīts ilgtermiņa mērķis, kas atbilst virsuzdevumam globālo vidējās temperatūras pieaugumu ierobežot krietni zem 2° C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekies temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. Lai šo mērķi sasniegtu, būs nepieciešami turpmāki CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumi arī vieglajiem pasažieru automobiļiem un viegliem komerciāliem transportlīdzekļiem pēc 2030. gada.
- (7) Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumos uzsvērts, ka ir ļoti svarīgi samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un ar atkarību no fosilā kurināmā saistītos riskus transporta nozarē, šajā nolūkā izmantojot visaptverošu un tehnoloģiju ziņā neitrālu pieeju, lai arī pēc 2020. gada veicinātu emisiju samazināšanu un energoefektivitāti transporta nozarē, popularizētu elektriskos transportlīdzekļus un atjaunojamos energoresursus transporta jomā.
- (8) Energoefektivitāte, kas palīdz iegrožot pieprasījumu, ir viens no pieciem savstarpēji pastiprinošiem un cieši saistītiem aspektiem [...], kuri ir izklāstīti Komisijas Paziņojumā par "Enerģētikas savienības stratēģiju" <sup>8</sup> [...] nolūkā nodrošināt Savienības patērētājiem drošu, ilgtspējīgu, konkurētspējīgu un cenas ziņā pieejamu enerģiju. [...] Paziņojumā ir teikts, ka, lai gan enerģija lietderīgāk jātērē visās ekonomikas nozarēs, tieši transporta nozarei piemīt milzīgs energoefektivitātes uzlabošanas potenciāls, kuru var realizēt, arī turpinot noteikt stingrākus CO<sub>2</sub> emisiju standartus vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem nolūkā sasniegt 2030. gadam noteikto mērķrādītāju.

---

<sup>8</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai, Reģionu komitejai un Eiropas Investīciju bankai: "Pamatstratēģija spēcīgai Enerģētikas savienībai ar tālredzīgu klimata pārmaiņu politiku" (COM/2015/0080 final).

- (9) Veicot Regulas (EK) Nr. 443/2009 un Regulas (ES) Nr. 510/2011 novērtēšanu 2015. gadā, tika secināts, ka minētās regulas ir bijušas nozīmīgas, kopumā saskaņotas, ka ar tām ir panākts ievērojams emisiju aiztaupījums un ka izmaksu ziņā tās bijušas efektīvākas, nekā sākotnēji paredzēts. Tās ir arī radījušas ievērojamu pievienoto vērtību Savienībai, kas ar valstu pasākumiem līdzīgā apmērā nebūtu bijis iespējams.
- (10) Tādēļ ir lietderīgi tiekties uz minētajās regulās noteikto mērķu sasniegšanu, nosakot jaunus CO<sub>2</sub> samazinājuma mērķrādītājus ES vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkam laikposmam līdz 2030. gadam. Nosakot samazinājuma līmeņus, ir ņemts vērā tas, cik iedarbīgi ar tiem rentablā veidā līdz 2030. gadam iespējams samazināt to nozaru emisijas, uz kurām attiecas Kopīgu centienu regula [.../...], sabiedrībai, ražotājiem un transportlīdzekļu lietotājiem radītās izmaksas, kā arī to tiešā un netiešā ietekme uz nodarbinātību, konkurētspēju un inovāciju un papildu ieguvumi, kas izpaužas kā mazāks gaisa piesārņojums un enerģētiskā drošība. [Nemot vērā to, ka vieglo pasažieru automobiļu tirgus daļa un tādēļ arī kopīgā CO<sub>2</sub> emisiju daļa ir ievērojami lielāka nekā vieglo kravas automobiļu daļa, ir lietderīgi vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem piemērot diferencētu pieeju.]

- (11) Saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007<sup>9</sup> īstenošanu 2017. gadā stājās spēkā jauna Komisijas Regulā (ES) 2017/1151<sup>10</sup> izklāstīta testa procedūra mazas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa mērīšanai, proti, Vispārēji saskaņotā vieglo transportlīdzekļu testa procedūra (WLTP). Ar šo [...] testa procedūru iegūst CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa vērtības, kas precīzāk atbilst emisijām un patēriņam reālos ekspluatācijas apstākļos. Tādēļ ir lietderīgi, ka jaunie CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāji pamatojas uz CO<sub>2</sub> emisijām, kas noteiktas, izmantojot minēto testa procedūru. Tomēr, ņemot vērā, ka uz WLTP balstītas CO<sub>2</sub> emisijas mērķrādītāju ievērošanas vajadzībām būs pieejamas no 2021. gada, būtu lietderīgi jaunus emisiju standartus noteikt kā samazinājuma līmeņus, kas noteikti attiecībā pret 2021. gada īpatnējo emisiju mērķrādītāju vidējiem rādītājiem, [...] kas ir aprēķināti, balstoties uz CO<sub>2</sub> emisijām, kas mērītas WLTP emisiju testa vajadzībām. Lai nodrošinātu to vērtību noturību un reprezentativitāti, kuras tiek izmantotas par izejas punktu 2025. un 2030. gadā piemērojamo samazinājuma līmeņu noteikšanai, šo mērījumu veikšanas nosacījumi ir jāprecizē Īstenošanas regulas (ES) 2017/1152 un (ES) 2017/1153<sup>11</sup> īstenošanas ietvaros.
- (12) Ir svarīgi, lai, nosakot CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas prasības, transportlīdzekļu ražotājiem visā Savienībā arī turpmāk tiktu nodrošināta paredzamība un plānošanas drošība attiecībā uz visiem jaunajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem Savienībā.

---

<sup>9</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

<sup>10</sup> Komisijas 2017. gada 1. jūnija Regula (ES) 2017/1151, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L 175, 7.7.2017., 1. lpp.).

<sup>11</sup> Informācija tiks atjaunināta pēc īstenošanas regulu pieņemšanas.

- (13) Tādēļ būtu jānosaka samazinājuma līmeņi Savienības jaunu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkam 2025. un 2030. gadam, ņemot vērā autoparka atjaunināšanas laiku un nepieciešamību autotransporta nozarei dot ieguldījumu 2030. gada klimata un enerģētikas mērķrādītāju sasniegšanā. Šī pakāpeniskā pieeja autobūves nozari arī skaidri un savlaicīgi aicina nekavēties ar energoefektīvu tehnoloģiju un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu laišanu tirgū.
- (13a) Šajā regulā izklāstītie CO<sub>2</sub> emisiju standarti tiek piemēroti jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Attiecībā uz esošo mazas noslodzes transportlīdzekļu autoparku, tostarp uz lietotajiem automobiļiem, papildu pasākumus nolūkā samazināt emisijas var veikt arī cita starpā valsts un ES līmenī.
- (14) Lai gan Savienība ir viens no galvenajiem mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem un tehnoloģiju līderiem pasaulē šajā jomā, konkurence saasinās, un pasaules autobūves nozarē ir vērojamas straujas izmaiņas, kuru pamatā ir jaunas inovācijas elektrificētu spēka pārvadu un sadarbīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes jomā. Lai saglabātu konkurētspēju pasaulē un piekļuvi tirgiem, Savienībai ir vajadzīgs tāds tiesiskais regulējums, kas palīdz radīt lielu iekšējo tirgu un atbalsta tehnoloģisko attīstību un inovācijas, tostarp īpaši stimulē bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu jomu.
- (15) Būtu jāievieš īpašs stimulējošs mehānisms, lai veicinātu pāreju uz bezemisiju mobilitāti. To vajadzētu veidot tā, lai veicinātu Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstību.
- (16) Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvara līmeņa noteikšanai ES autoparkā, kā arī labi izstrādātu mehānismu izmantošanai konkrēta ražotāja īpatnējo CO<sub>2</sub> mērķrādītāju koriģēšanai, pamatojoties uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru attiecīgā ražotāja autoparkā, vajadzētu būt spēcīgam un drošam signālam šādu transportlīdzekļu izstrādei un ieviešanai, vienlaikus joprojām ļaujot uzlabot parasto iekšdedzes motoru efektivitāti.

- (17) Nosakot kredītus attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, ir lietderīgi ņemt vērā atšķirības starp transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijām. Attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem, nosakot kredītus, būtu pienācīgi jāatzīst zememisiju automobiļu, jo īpaši uzlādējamu hibrīdautomobiļu, nozīme pārejā uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Koriģēšanas mehānismam vajadzētu nodrošināt, ka īpatsvara līmeņa pārsniegšanas gadījumā ražotāja īpatnējam CO<sub>2</sub> mērķrādītājam vajadzētu palielināties. Lai nodrošinātu sabalansētu pieeju, šajā mehānismā būtu jānosaka koriģēšanas iespējamā līmeņa robežvērtības. Tas nodrošinās stimulus, veicinot uzlādes un uzpildes infrastruktūras savlaicīgu izvēršanu un nodrošinot lielus ieguvumus patērētājiem, kā arī konkurētspējas un vides jomā.
- (18) Attiecībā uz jaunu vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējiem radītājiem, nosakot regulējumu mērķrādītāja sasniegšanai, būtu jānodrošina, lai emisiju samazināšanas mērķrādītāji neietekmētu konkurenci, atbilstu sociālās vienlīdzības principiem, būtu ilgtspējīgi un ņemtu vērā Eiropas autoražotāju daudzveidību, būtu taisnīgi un neradītu tiem nepamatotus konkurences traucējumus.
- (19) Lai saglabātu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu tirgus dažādību un tā spēju apmierināt dažādu patērētāju vajadzības, CO<sub>2</sub> mērķrādītājs būtu jānosaka lineāri saskaņā ar transportlīdzekļu lietderību.
- Tiek uzskatīts, ka masas kā lietderības parametra saglabāšana ir saderīga ar pašreizējo režīmu. Lai labāk atspoguļotu ceļu satiksmē lietoto transportlīdzekļu masu, šis parametrs, sākot ar 2025. gadu, būtu jāmaina no masas nokomplektētā stāvoklī uz transportlīdzekļa testa masu, kā noteikts *WLTP* testa procedūrā, kas pieņemta, balstoties uz Regulu [...] (ES) Nr. 715/2007.
- (20) Vajadzētu izvairīties no ES autoparka mērķrādītāju mainīšanas autoparka vidējās masas izmaiņu dēļ. Tāpēc vidējās masas izmaiņas vajadzētu bez kavēšanās atspoguļot īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķinos, un tādēļ šādos aprēķinos izmantotās vidējās masas vērtības korekcijas vajadzētu veikt reizi divos gados, sākot ar 2025. gadu.

- (21) Lai emisiju samazināšanas centienu sadalījums konkurences ziņā būtu neitrāls un godīgs un atspoguļotu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu tirgus daudzveidību, kā arī ņemot vērā uz *WLTP* balstīto īpatnējo emisiju mērķrādītāju izmaiņas 2021. gadā, ir lietderīgi noteikt robežvērtību līknes slīpumu, pamatojoties uz visu minētajā gadā jaunreģistrēto transportlīdzekļu emisijām, un ņemt vērā ES autoparka mērķrādītāju izmaiņas 2021., 2025. un 2030. gadā, lai nodrošinātu, ka visu ražotāju emisiju samazināšanas centieni ir līdzvērtīgi. Attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem tāda pati pieeja kā attiecībā uz vieglo automobiļu ražotājiem būtu jāpiemēro arī vieglāku, no vieglajiem automobiļiem iegūtu furgonu ražotājiem, bet tādiem ražotājiem, kuru transportlīdzekļi ietilpst smagākajos segmentos, visam mērķrādītāju periodam būtu jānosaka stāvāks un nemainīgs slīpums.
- (22) [...] Ar šo regulu tiecas sasniegt tās mērķus, cita starpā radot [...] stimulus autobūves nozarei ieguldīt jaunās tehnoloģijās. Ar šo regulu tiek aktīvi veicināta ekoinovācija, un ar to nodrošina mehānismu, ar kuru vajadzētu varēt ņemt vērā tehnikas turpmāku attīstību.
- Pieredze rāda, ka ekoinovācijas ir sekmējušas Regulas (EK) Nr. 443/2009 un Regulas (ES) Nr. 510/2011 efektivitāti izmaksu ziņā un faktisko CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanos. Tādēļ šī kārtība būtu jā saglabā, un šo jomu vajadzētu paplašināt, ietverot tajā stimulus gaisa kondicionēšanas sistēmu efektivitātes uzlabošanai.
- (23) Tomēr vajadzētu saglabāt līdzsvaru starp ekoinovāciju stimulēšanu un tām tehnoloģijām, kurām emisiju samazinājums tiek pierādīts oficiālajā testa procedūrā. Tālab ir lietderīgi saglabāt to ekoinovācijai noteikto aiztaupījumu maksimālo vērtību, ko ražotājs drīkst ņemt vērā mērķrādītāja ievērošanas nolūkā. Komisijai vajadzētu būt iespējai pārskatīt maksimālās vērtības līmeni, jo īpaši, lai ņemtu vērā oficiālās testa procedūras izmaiņu ietekmi. Ir lietderīgi arī precizēt, kā saistībā ar mērķrādītāju ievērošanu aprēķināmi aiztaupījumi.

- (24) Ar Direktīvu 2007/46/EK izveido saskaņotu sistēmu, kurā ietilpst administratīvie noteikumi un vispārīgas tehniskās prasības visu to jauno transportlīdzekļu apstiprināšanai, kas ir tās darbības jomā. Iestādei, kas atbild par šīs regulas ievērošanu, vajadzētu būt iestādei, kas atbild par visiem tipa apstiprināšanas procesa aspektiem atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu.
- (25) Tipa apstiprināšanas nolūkiem īpašas prasības attiecas uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, tādēļ tie nebūtu jāiekļauj šīs regulas darbības jomā.
- (26) Nav lietderīgi izmantot vienu un to pašu metodi, lai noteiktu emisiju samazināšanas mērķrādītājus lielajiem un mazajiem ražotājiem, ko uzskata par neatkarīgiem saskaņā ar šajā regulā noteiktajiem kritērijiem. Šiem mazajiem ražotājiem būtu jābūt iespējai pieteikties alternatīviem emisiju samazināšanas mērķrādītājiem atbilstīgi konkrētā ražotāja transportlīdzekļu tehnoloģiskajam potenciālam samazināt īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas un ņemot vērā attiecīgo tirgus segmentu īpatnības.
- (27) Atzīstot nesamērīgo ietekmi uz mazākajiem ražotājiem, kura saistīta ar atbilstību īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, kas noteikti, pamatojoties uz transportlīdzekļa lietderību, atzīstot lielo administratīvo slogu, kuru uzliek atkāpes procedūra, un nelielos ieguvumus, ko CO<sub>2</sub> emisiju samazinājuma ziņā rada minēto ražotāju pārdotie transportlīdzekļi, ražotāji, kuri ir atbildīgi mazāk nekā par 1000 jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, ko gadā reģistrē Savienībā, būtu jāizslēdz no īpatnējo emisiju mērķrādītāja un maksas par pārsniegtajām emisijām piemērošanas jomas.

Tomēr, ja ražotājs, uz kuru attiecas izņēmums, tomēr piesakās atkāpes saņemšanai, un tā viņam tiek piešķirta, ir lietderīgi, ka šim ražotājam tiek noteikta prasība ievērot ar atkāpi noteikto mērķrādītāju.

- (28) Procedūra atkāpju piešķiršanai, sākot ar autoparka mērķrādītāju 95 g CO<sub>2</sub>/km, specifisku modeļu ražotājiem nodrošina, ka samazinājums, kuru pieprasa īstenot specifisku modeļu ražotājiem, atbilst lielapjoma ražotāju īstenotajam samazinājumam attiecībā uz šo mērķrādītāju. Tomēr pieredze rāda, ka specifisku modeļu ražotājiem piemīt tāds pats CO<sub>2</sub> mērķrādītāju sasniegšanas potenciāls kā lielajiem ražotājiem, un attiecībā uz mērķrādītājiem, kas noteikti, sākot ar 2025. gadu, netiek uzskatīts par lietderīgu nodalīt šīs divas ražotāju kategorijas.
- (29) Nosakot vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas visiem Savienībā reģistrētajiem jaunajiem vieglajiem automobiļiem un jaunajiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, par kuriem ražotājs ir atbildīgs, būtu jāņem vērā visi vieglie automobiļi un vieglie komerciālie transportlīdzekļi neatkarīgi no to masas vai citiem rādītājiem. Lai gan Regula (EK) Nr. 715/2007 neattiecas uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuru atsauces masa pārsniedz 2610 kg un kuru tipa apstiprinājumu nevar paplašināt atbilstīgi minētās regulas [...] 2. panta 2. punktam, šo transportlīdzekļu radītās emisijas būtu jāmēra saskaņā ar tām pašām mērīšanas procedūrām, kas mazas noslodzes transportlīdzekļiem noteiktas, ievērojot Regulu (EK) Nr. 715/2007, jo īpaši procedūrām, kas izklāstītas Komisijas Regulā (EK) Nr. 692/2008<sup>12</sup> un Regulā (ES) 2017/1151, un korelācijas procedūrām, kuras pieņemtas, balstoties uz Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011, jo īpaši Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2017/1152<sup>13</sup> un (ES) 2017/1153<sup>14</sup>. Iegūtās CO<sub>2</sub> emisiju vērtības būtu jānorāda transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā, lai transportlīdzekli varētu iekļaut monitoringa shēmā.

---

<sup>12</sup> Komisijas 2008. gada 18. jūlija Regula (EK) Nr. 692/2008, ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.)

<sup>13</sup> Komisijas 2017. gada 2. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2017/1152, ar ko nosaka to korelācijas parametru noteikšanas metodiku, kas vajadzīgi, lai atspoguļotu izmaiņas reglamentētajā testēšanas procedūrā attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, un groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 293/2012 (OV L 175, 7.7.2017., 644. lpp.).

<sup>14</sup> Komisijas 2017. gada 2. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2017/1153, ar ko nosaka to korelācijas parametru noteikšanas metodiku, kas vajadzīgi, lai atspoguļotu izmaiņas reglamentētajā testēšanas procedūrā, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1014/2010 (OV L 175, 7.7.2017., 679. lpp.).

- (30) Vairākos posmos pabeigta vieglā komerciālā transportlīdzekļa īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas būtu jāattiecina uz bāzes transportlīdzekļa ražotāju.
- (31) Īpaša uzmanība būtu jāpievērš to vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotāju īpašajai situācijai, kas ražo nepabeigtus transportlīdzekļus, kuru tipa apstiprināšana notiek vairākos posmos. Lai gan šādi ražotāji ir atbildīgi par CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju ievērošanu, viņiem vajadzētu būt iespējai ar pietiekamu ticamību paredzēt vairākos posmos pabeigtu transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas. Komisijai būtu jānodrošina, lai šāda vajadzība tiktu pienācīgi atspoguļota īstenošanas pasākumos, kas pieņemti saskaņā ar Regulu [...] (EK) Nr. 715/2007.
- (32) Lai ražotāji varētu pielāgoties nolūkā sasniegt savus mērķrādītājus atbilstīgi šai regulai, tie drīkst atklāti, pārredzami un bez diskriminācijas vienoties par grupas izveidošanu. Vienošanās par grupas izveidošanu termiņam nevajadzētu pārsniegt piecus gadus, bet to drīkst pagarināt. Ja ražotāji apvienojas grupā, būtu jāuzskata, ka ražotāji ir sasnieguši mērķrādītājus atbilstīgi šai regulai, ja visas grupas vidējās emisijas nepārsniedz grupas īpatnējo emisiju mērķrādītāju.
- (33) Ražotāju apvienošanās grupās ir sevi pierādījusi kā izmaksu ziņā efektīvs veids CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju ievērošanai, kas jo īpaši palīdz tās ievērot tādiem ražotājiem, kuru ražoto transportlīdzekļu diapazons ir ierobežots. Lai uzlabotu neitralitāti konkurences ziņā, Komisijai vajadzētu būt pilnvarām precizēt nosacījumus attiecībā uz neatkarīgu ražotāju apvienošanās grupā tā, lai to statuss būtu pielīdzināms saistītu uzņēmumu statusam.
- (34) Vajadzīgs vienkāršs atbilstības ievērošanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi tiek sasniegti.

- (35) Lai sasniegtu saskaņā ar šo regulu noteiktos CO<sub>2</sub> samazinājumus, ir būtiski, lai ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu emisijas atbilstu tipa apstiprināšanā noteiktajām CO<sub>2</sub> vērtībām. Tādēļ ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķinā Komisijai vajadzētu varēt ņemt vērā jebkādas tipa apstiprinātāju iestāžu atklātas sistēmiskas neatbilstības attiecībā uz ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijām.
- (36) Lai Komisija varētu veikt šādus pasākumus, tai vajadzētu būt pilnvarām sagatavot un īstenot procedūru tirgū laisto un ekspluatācijā esošo mazas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju verificēšanai. Tāpēc būtu jāgroza Regula (EK) Nr. 715/2007.
- (37) Jaunu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas Savienībā tiek mērītas saskaņoti atbilstīgi metodikai, kas noteikta Regulā (EK) Nr. 715/2007. Lai iespējami samazinātu šīs regulas administratīvo slogu, atbilstība būtu jāmēra, atsaucoties uz tādiem datiem par jaunu vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu reģistrāciju Savienībā, ko apkopojušas dalībvalstis un kas paziņoti Komisijai. Lai nodrošinātu konsekvenci attiecībā uz datiem, kas izmantoti atbilstības novērtēšanai, iespējami vairāk būtu jāsaskaņo noteikumi par šo datu apkopošanu un paziņošanu. Tādēļ vajadzētu skaidri formulēt kompetento iestāžu pienākumu nodrošināt pareizus un pilnīgus datus, kā arī nepieciešamību kompetentajām iestādēm efektīvi sadarboties ar Komisiju datu kvalitātes jautājumos.
- (38) Tas, kā ražotājs ir sasniedzis mērķus saskaņā ar šo regulu, būtu jānovērtē Savienības mērogā. Ražotājiem, kuru vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas pārsniedz ar šo regulu atļautās emisijas, attiecībā uz katru kalendāro gadu būtu jāmaksā par pārsniegtajām emisijām. Summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām, būtu jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.

- (39) Ņemot vērā šīs regulas mērķi un tajā noteikto kārtību, valsts pasākumos, ko dalībvalstis var saglabāt vai ieviest atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 193. pantam, nebūtu jāparedz papildu vai stingrākas sankcijas ražotājiem, kuri nenasniedz šajā regulā noteiktos mērķrādītājus.
- (40) Šai regulai nebūtu jāskar Savienības konkurences noteikumu pilnīga piemērošana.
- (41) Šajā regulā noteikto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītāju iedarbīgums praksē ir ļoti atkarīgs no oficiālās testa procedūras reprezentativitātes. Saskaņā ar atzinumu, kas saņemts, izmantojot zinātnisko konsultāciju mehānismu (*SAM*)<sup>15</sup>, un Eiropas Parlamenta ieteikumu pēc tā veiktas izmeklēšanas saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē<sup>16</sup>, vajadzētu ieviest mehānismu, ar kuru novērtē, cik reprezentatīvas reālos ekspluatācijas apstākļos ir tās transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar [...] WLTP testa procedūru, kas pieņemta, balstoties uz Regulu (EK) 715/2007. Komisijai vajadzētu būt pilnvarām nodrošināt šādu datu publisku pieejamību, vienlaikus nodrošinot jebkādu personas datu aizsardzību, un, ja nepieciešams, izstrādāt procedūras, kas vajadzīgas, lai konstatētu, kādi dati nepieciešami šādu novērtējumu veikšanai, un lai tos vāktu.

---

<sup>15</sup> Augsta līmeņa zinātnisko padomdevēju grupa, zinātniskais atzinums 1/2016 "*Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing*".

<sup>16</sup> Eiropas Parlamenta 2017. gada 4. aprīļa ieteikums Padomei un Komisijai, ņemot vērā izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē (2016/2908(RSP)).

- (42) Ir paredzēts 2024. gadā izvērtēt progresu, kas panākts ar [Kopīgu centienu regulu un Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas direktīvu]. Tādēļ ir lietderīgi tajā pašā gadā visaptveroši novērtēt arī šīs regulas efektivitāti, lai būtu iespējams koordinēti un saskaņoti novērtēt pasākumus, kas īstenoti saskaņā ar visiem šiem instrumentiem. Minētajā izvērtējumā Komisijai būtu arī jāieziņē skaidra virzība turpmākiem CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem pēc 2030. gada, lai dotu būtisku ieguldījumu Parīzes nolīguma ilgtermiņa mērķa sasniegšanā. Attiecīgā gadījumā ziņojumam par šo izvērtējumu būtu jāpievieno priekšlikums par šīs regulas grozījumiem.
- (43) Regula (EK) Nr. 443/2009 un Regula (ES) Nr. 510/2011 būtu jāatceļ no 2020. gada 1. janvāra.
- (44) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai.
- [...] Īstenošanas pilnvaras saistībā ar [...] detalizētu nosacījumu noteikšanu attiecībā uz apvienošanas grupā, procedūrām attiecībā uz vidējo emisiju datu pārraudzīšanu un ziņošanu par tiem, kā arī saistībā ar procedūrām nolūkā ņemt vērā novirzes, kuras konstatētas transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijās, aprēķinot ražotāja vidējās īpatnējās emisijas, līdzekļu noteikšanu maksu par pārsniegtajām emisijām iekasēšanai, procedūrām to inovatīvo tehnoloģiju vai inovatīvo tehnoloģiju kopuma apstiprināšanai, ar kurām panāk CO<sub>2</sub> ietaupījumus, pasākumiem, ar kuru palīdzību var pārraudzīt un izvērtēt to CO<sub>2</sub> emisiju un enerģijas patēriņa vērtību reprezentativitāti reālos ekspluatācijas apstākļos, kuras noteiktas saskaņā ar WLTP testa procedūru, un [...] to korelācijas parametru noteikšanu, kuri vajadzīgi, lai atspoguļotu jebkādas izmaiņas reglamentētajā testēšanas procedūrā īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērīšanai, būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 <sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (46) Lai grozītu [...] šīs regulas noteikumu nebūtiskus elementus pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai, lai grozītu II un III pielikumu attiecībā uz datu prasībām un datu parametriem, [...] lai pielāgotu  $M_0$  un  $TM_0$  skaitļus [...] un maksimālo vērtību 7 g CO<sub>2</sub>/km [...] inovatīvo tehnoloģiju kopējam ieguldījumam un [...] koriģētu formulas [...], ar ko aprēķina īpatnējo emisiju mērķrādītājus nolūkā atspoguļot izmaiņas reglamentētajā testa procedūrā. Lai papildinātu šīs regulas noteikumu nebūtiskus elementus, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai nolūkā papildināt noteikumus par to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem dažiem ražotājiem nosaka tiesības izmantot atkāpi no īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, noteikumus par saturu, ko ietver pieteikumos par atkāpes piemērošanu, un noteikumus par īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas programmu saturu un izvērtēšanu attiecībā uz dažiem ražotājiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī un lai šādas apspriešanās notiktu saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu <sup>18</sup>. Jo īpaši, lai nodrošinātu vienlīdzīgu dalību deleģēto aktu sagatavošanā, Eiropas Parlamentam un Padomei visi dokumenti [...] jāsaņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un to ekspertiem [...] ir sistemātiska piekļuve to Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kuras nodarbojas ar deleģēto aktu sagatavošanu.
- (47) Tā kā šīs regulas mērķi, proti, CO<sub>2</sub> emisiju prasību jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem noteikšanu, nevar pietiekami sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, [...] bet drīzāk tā apjoma un ietekmes dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība drīkst pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

---

<sup>18</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

*1. pants*

**Priekšmets un mērķi**

1. Ar šo regulu nosaka CO<sub>2</sub> emisiju prasības jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, lai sniegtu ieguldījumu Savienības mērķa – samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas – sasniegšanā [...], kā tas noteikts Regulā (ES) Nr. 2018/... [Kopīgu centienu regula], lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus un lai nodrošinātu iekšējā tirgus pienācīgu darbību.
2. Ar šo regulu no 2020. gada 1. janvāra attiecībā uz Savienībā reģistrētu jaunu vieglo pasažieru automobiļu vidējām emisijām nosaka ES autoparka mērķrādītāju 95 g CO<sub>2</sub>/km un attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējām emisijām nosaka ES autoparka mērķrādītāju 147 g CO<sub>2</sub>/km, līdz 2020. gada 31. decembrim mērījumus veicot saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 692/2008 apvienojumā ar Īstenošanas regulu (ES) 2017/1152 un (ES) 2017/1153 un no 2021. gada 1. janvāra mērījumus veicot saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151.
3. Šai regulai līdz 2024. gada 31. decembrim sekos papildu pasākumi, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO<sub>2</sub>/km, kas ir daļa no Savienības integrētās pieejas, kas minēta Komisijas 2007. gada paziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam <sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Komisijas 2007. gada 7. februāra paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam – Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai (COM(2007) 19 galīgā redakcija).

4. No 2025. gada 1. janvāra piemēro šādus ES autoparka mērķrādītājus:
- a) attiecībā uz jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2021. gadam vidējā rādītāja samazinājums par 15 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.1.1. punktu;
  - b) attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2021. gadam vidējā rādītāja samazinājums par 15 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.1. punktu.
5. No 2030. gada 1. janvāra piemēro šādus mērķrādītājus:
- a) attiecībā uz jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2021. gadam vidējā rādītāja samazinājums par [...] [35 %], to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.2.1. punktu;
  - b) attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2021. gadam vidējā rādītāja samazinājums par 30 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.2. punktu.

## *2. pants*

### **Darbības joma**

1. Šī regula attiecas uz šādiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem:
- a) M<sub>1</sub> kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā ("viegļie pasažieru automobiļi"), kuri pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav reģistrēti ārpus Savienības ("jauni viegļie pasažieru automobiļi");

- b) N<sub>1</sub> kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, kuru standartmasa nepārsniedz 2610 kg, un N<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam ("vieglie komerciālie transportlīdzekļi"), kuri tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības ("jauni vieglie komerciālie transportlīdzekļi").
2. Neņem vērā iepriekšēju reģistrāciju ārpus Savienības, ja tā notikusi mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Savienībā.
3. Šī regula neattiecas uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 5. punktā.
4. Šīs regulas 4. pantu, 7. panta 4. punkta b) un c) apakšpunktu, 8. pantu un 9. panta 1. punkta a) un c) apakšpunktu nepiemēro ražotājam, kurš kopā ar visiem saviem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par mazāk nekā 1000 jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem vai mazāk nekā 1000 jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā, ja vien ražotājs nav pieteicies atkāpes saņemšanai un to saņēmis saskaņā ar 10. pantu.

### *3. pants*

### **Definīcijas**

1. Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:
- a) ražotāja "vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas" ir visu tā izgatavoto jauno vieglo pasažieru automobiļu vai jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju vidējais rādītājs;
- b) "atbilstības sertifikāts" ir Direktīvas 2007/46/EK 18. pantā minētais sertifikāts;

- c) "vairākos posmos pabeigts transportlīdzeklis" ir vieglais komerciālais transportlīdzeklis, kam tipa apstiprinājums piešķirts pēc vairākposmu tipa apstiprināšanas procesa atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK;
- d) "pabeigts transportlīdzeklis" ir jebkurš vieglais komerciālais transportlīdzeklis, kas nav jāpabeidz, lai tas atbilstu attiecīgām Direktīvas 2007/46/EK tehniskajām prasībām;
- e) "bāzes transportlīdzeklis" ir jebkurš vieglais komerciālais transportlīdzeklis, ko izmanto vairākposmu tipa apstiprināšanas procesa pirmajā posmā;
- f) "ražotājs" ir persona vai struktūra, kas saskaņā ar Direktīvu 2007/46/EK atskaitās apstiprinātājai iestādei par visiem EK tipa apstiprināšanas procedūras aspektiem un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu;
- g) "masa nokomplektētā stāvoklī " ir nokomplektēta vieglā pasažieru automobiļa vai vieglā komerciālā transportlīdzekļa masa ar virsbūvi, kā norādīts atbilstības sertifikātā un definēts Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.6. punktā;
- h) "īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas" ir vieglā pasažieru automobiļa vai vieglā komerciālā transportlīdzekļa CO<sub>2</sub> emisijas, kas izmērītas atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas regulām un transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā norādītas kā CO<sub>2</sub> emisiju masa (kombinētā). Attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem vai vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuru tips nav apstiprināts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, "īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas" ir CO<sub>2</sub> emisijas, ko līdz 2020. gada 31. decembrim mēra, ievērojot Regulu (EK) Nr. 715/2007, jo īpaši saskaņā ar tādām pašām mērīšanas procedūrām, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 692/2008, un no 2021. gada 1. janvāra mēra, kā noteikts Regulā (ES) 2017/1151, vai saskaņā ar procedūrām, kuras Komisija pieņēmusi, lai noteiktu CO<sub>2</sub> emisijas šādiem transportlīdzekļiem;

- i) "balstvirisma" ir vidējās šķērsbāzes un garenbāzes reizinājums, kā noteikts atbilstības sertifikātā un definēts Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.1. un 2.3. punktā;
- j) "īpatnējo emisiju mērķrādītājs" ražotājam ir gada mērķrādītājs, kas noteikts saskaņā ar I pielikumu, vai, ja saskaņā ar 10. pantu ražotājam piešķir atkāpi, īpatnējo emisiju mērķrādītājs, kas noteikts atbilstīgi minētajai atkāpei;
- k) "ES autoparka mērķrādītājs" ir visu jauno vieglo pasažieru automobiļu vai visu jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējās CO<sub>2</sub> emisijas, kas jāasniedz konkrētā periodā;
- l) "testa masa" ir vieglā pasažieru automobiļa vai vieglā komerciālā transportlīdzekļa testa masa, kā norādīts atbilstības sertifikātā un definēts Regulas (ES) 2017/1151 XXI pielikuma 3.2.25. punktā;
- m) "bezemisiju un mazemisiju transportlīdzeklis" ir vieglais pasažieru automobilis vai vieglais komerciālais transportlīdzeklis ar izpūtēja emisijām no nulles līdz 50 g CO<sub>2</sub>/km, tās nosakot saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151.
- n) "kravnesība" ir atšķirība starp tehniski pieļaujamo maksimālo masu atbilstīgi Direktīvas 2007/46/EK II pielikumam un transportlīdzekļa masu.

2. Šajā regulā "saistītu ražotāju grupa" nozīmē ražotāju un ar to saistītos uzņēmumus. Attiecībā uz ražotāju "saistīti uzņēmumi" ir:

- a) uzņēmumi, kuros ražotājam tieši vai netieši ir:
  - i) tiesības uz vairāk nekā pusi no balsstiesībām; vai

- ii) tiesības iecelt vairāk nekā pusi no uzņēmuma uzraudzības padomes, valdes vai uzņēmumu juridiski pārstāvošu struktūru locekļiem; vai
  - iii) tiesības pārvaldīt uzņēmuma darījumus;
- b) uzņēmumi, kuriem attiecībā uz ražotāju tieši vai netieši ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības vai pilnvaras;
  - c) uzņēmumi, kuros b) apakšpunktā minētajam uzņēmumam tieši vai netieši ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības vai pilnvaras;
  - d) uzņēmumi, kuros ražotājam kopā ar vienu vai vairākiem a), b) vai c) apakšpunktā minētajiem uzņēmumiem vai kuros diviem vai vairākiem no iepriekšminētajiem uzņēmumiem kopā ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības un pilnvaras;
  - e) uzņēmumi, kuros a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras kopīgi ir ražotājam vai vienam vai vairākiem tā saistītajiem uzņēmumiem, kas minēti a) līdz d) apakšpunktā, un vienai vai vairākām trešām personām.

#### *4. pants*

### **Īpatnējo emisiju mērķrādītāji**

1. Ražotājs nodrošina, ka tā vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas nepārsniedz šādus īpatnējo emisiju mērķrādītājus:
  - a) 2020. kalendārajam gadam – īpatnējo emisiju mērķrādītāju, kas vieglajiem pasažieru automobiļiem noteikts saskaņā ar I pielikuma A daļas 1. un 2. punktu un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem noteikts saskaņā ar I pielikuma B daļas 1. un 2. punktu, vai, ja ražotājam saskaņā ar 10. pantu ir piešķirta atkāpe, atbilstoši šādai atkāpei;

- b) katram kalendārajam gadam no 2021. līdz 2024. gadam īpatnējo emisiju mērķrādītāju, kas noteikts saskaņā ar I pielikuma attiecīgi A vai B daļas 3. un 4. punktu vai, ja saskaņā ar 10. pantu ražotājam piešķirta atkāpe, saskaņā ar minēto atkāpi un I pielikuma A vai B daļas 5. punktu;
- c) katram kalendārajam gadam, sākot ar 2025. gadu, īpatnējo emisiju mērķrādītājus nosaka saskaņā ar I pielikuma A vai B daļas 6.3. punktu.
2. Ja attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem vairākos posmos pabeigta transportlīdzekļa īpatnējās emisijas nav zināmas, bāzes transportlīdzekļa ražotājs vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju vērtību nosaka, izmantojot bāzes transportlīdzekļa īpatnējo emisiju vērtību.
3. Lai noteiktu katra ražotāja vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, ņem vērā turpmāk norādītās procentuālās vērtības attiecībā uz katru ražotāja jauno vieglo pasažieru automobili, kas reģistrēts attiecīgajā gadā:
- 2020. gadā: 95 %,
  - no 2021. gada: 100 %.

## *5. pants*

### **Superkredīti saistībā ar mērķrādītāju 95 g CO<sub>2</sub>/km**

Aprēķinot vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, katru jauno vieglo pasažieru automobili, kuram īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas nepārsniedz 50 g CO<sub>2</sub>/km, skaita kā:

2 vieglos pasažieru automobiļus 2020. gadā,

1,67 vieglos pasažieru automobiļus 2021. gadā,

1,33 vieglos pasažieru automobiļus 2022. gadā,

1 vieglo pasažieru automobili, sākot no 2023. gada,

par gadu, kad tas ir reģistrēts laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam, ievērojot maksimālo ierobežojumu katram ražotājam 7,5 g CO<sub>2</sub>/km minētajā laikposmā [...], kā aprēķināts saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2017/1153 5. pantu.

## 6. pants

### Apvienošanās grupā

1. Ražotāji, kam saskaņā ar 10. pantu nav piešķirta atkāpe, drīkst apvienoties grupā, lai izpildītu 4. pantā norādītās prasības.
2. Vienošanos par grupas veidošanu var paredzēt uz vienu vai vairākiem kalendārajiem gadiem ar noteikumu, ka katras vienošanās kopējais termiņš nepārsniedz piecus kalendāros gadus, un vienošanās vēlākais jānoslēdz tā pirmā kalendārā gada 31. decembrī, par kuru jāapkopo emisiju dati. Ražotāji, kas apvienojas grupā, iesniedz Komisijai šādu informāciju:
  - a) ražotāji, kurus iekļaus grupā;
  - b) ražotājs, kas izvirzīts par grupas vadītāju, būs grupas kontaktpersona un būs atbildīgs par to maksu par pārsniegtām emisijām samaksāšanu, kuras grupai noteiktas saskaņā ar 8. pantu;
  - c) pierādījumi, ka grupas vadītājs varēs izpildīt b) apakšpunktā minētos pienākumus;
  - d) kā  $M_1$  vai  $N_1$  reģistrēto transportlīdzekļu kategorija, uz kuru grupa attiecas.
3. Ja izvirzītais grupas vadītājs neizpilda prasību samaksāt maksu par pārsniegtajām emisijām, kura grupai noteikta saskaņā ar 8. pantu, Komisija paziņo par to ražotājiem.
4. Grupā iekļautie ražotāji kopīgi informē Komisiju par izmaiņām saistībā ar grupas vadītāju vai grupas finansiālo stāvokli, ciktāl tas ietekmē tās spēju pildīt prasību maksāt par pārsniegtajām emisijām, kas grupai noteikta saskaņā ar 8. pantu, kā arī par izmaiņām grupas sastāvā vai grupas likvidēšanu.

5. Ražotāji drīkst vienoties par apvienošanos grupā, ja to vienošanās atbilst LESD 101. un 102. pantam un ja tie ar komerciāli pamatotiem nosacījumiem atklāti, pārredzami un bez diskriminācijas ļauj grupā darboties visiem ražotājiem, kas vēlas kļūt par grupas dalībniekiem. Neskarot Savienības konkurences noteikumu vispārēju piemērošanu šādām grupām, visi grupas dalībnieki jo īpaši nodrošina, ka saistībā ar vienošanos par grupas veidošanu nedrīkst ne kopīgi izmantot datus, ne apmainīties ar informāciju, izņemot attiecībā uz šādu informāciju:
- a) vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas;
  - b) īpatnējo emisiju mērķrādītājs;
  - c) kopējais reģistrēto transportlīdzekļu skaits.
6. Šā panta 5. punktu nepiemēro, ja visi grupas ražotāji veido vienu un to pašu saistītu ražotāju grupu.
7. Ja nav 3. punktā minētā paziņojuma, to ražotāju grupu, par ko Komisijai iesniegta informācija attiecībā uz 4. pantā minēto saistību izpildi, uzskata par vienu ražotāju. Ar uzraudzību un ziņošanu saistītā informācija par ikvienu ražotāju, kā arī ikvienu ražotāju grupu tiek reģistrēta, nodota un darīta pieejama 7. panta 4. punktā minētajā centralizētajā reģistrā.
8. Komisija drīkst noteikt detalizētus nosacījumus, ko saskaņā ar 5. punktu izveidotai grupai piemēro, izmantojot saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņemamus īstenošanas aktus.

## 7. pants

### Vidējo emisiju monitorings un ziņošana par tām

1. Saskaņā ar II un III pielikuma A daļām par katru kalendāro gadu dalībvalsts reģistrē informāciju par katru jaunu vieglo pasažieru automobili un katru jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekli, kas reģistrēts tās teritorijā. Šo informāciju dara pieejamu ražotājiem un viņu izraudzītājiem importētājiem vai pārstāvjiem katrā dalībvalstī. Dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka par reģistrāciju atbildīgo iestāžu darbība ir pārredzama. Katra dalībvalsts nodrošina, ka īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas vieglajiem pasažieru automobiļiem, kuriem nav tipa apstiprinājuma saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, tiek mērītas un reģistrētas atbilstības sertifikātā.
2. Katru gadu līdz 28. februārim dalībvalsts nosaka un nosūta Komisijai II un III pielikuma A daļās minēto informāciju par iepriekšējo kalendāro gadu. Datus nosūta II pielikuma B daļā un III pielikuma C daļā noteiktajā formātā.
3. Pēc Komisijas pieprasījuma dalībvalsts nosūta arī visus atbilstīgi 1. punktam savāktos datus.
4. Komisija izveido centralizētu reģistru, kurā fiksē dalībvalstu paziņotos datus, uz ko attiecas šis pants, un katru gadu līdz 30. jūnijam katram ražotājam provizoriski aprēķina:
  - a) vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;
  - b) īpatnējo emisiju mērķrādītāju iepriekšējā kalendārajā gadā;
  - c) starpību starp ražotāja vidējām īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām iepriekšējā kalendārajā gadā un tā īpatnējo emisiju mērķrādītāju minētajā gadā.

Komisija katram ražotājam paziņo provizorisko aprēķinu par attiecīgo ražotāju. Paziņojums ietver datus par katrā dalībvalstī reģistrēto jauno vieglo pasažieru automobiļu un jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaitu un to īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām.

Reģistrs ir publiski pieejams.

5. Ražotājs trīs mēnešu laikā pēc 4. punktā minētā provizoriskā aprēķina saņemšanas drīkst paziņot Komisijai par kļūdām datos, norādot dalībvalsti, kurā, pēc ražotāja domām, radusies kļūda.

Komisija izskata visus ražotāju ziņojumus un līdz 31. oktobrim vai nu apstiprina, vai groza provizoriskos aprēķinus, kas minēti 4. punktā.

6. Dalībvalstis izraugās kompetentu iestādi monitoringa datu vākšanai un paziņošanai saskaņā ar šo regulu un informē par to Komisiju.

Kompetentās iestādes nodrošina Komisijai nosūtīto datu pareizību un pilnīgumu un [...] nodrošina kontaktpunktu, kas ir pieejams, lai ātri atbildētu uz Komisijas pieprasījumiem saistībā ar kļūdām un izlaidumiem nosūtītajās datu kopās.

7. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par 1. līdz 7. punktā noteiktajām datu monitoringa un paziņošanas procedūrām un par II pielikuma piemērošanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 15. panta 2. punktā.

- 7.a Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai grozītu datu prasības un datu parametrus, kas izklāstīti II un III pielikumā.

8. Tipa apstiprinātājas iestādes bez kavēšanās ziņo Komisijai par novirzēm, kas salīdzinājumā ar atbilstības sertifikātos norādītajām vērtībām atklātas ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijās, veicot verifikācijas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 [11.a pantā] minēto procedūru.

Komisija ņem vērā šīs novirzes, aprēķinot ražotāja vidējās īpatnējās emisijas.

Komisija [...] pieņem detalizētus noteikumus par šādu noviržu ziņošanas procedūrām un par to ņemšanu vērā, aprēķinot vidējās īpatnējās emisijas. Minētās procedūras pieņem ar īstenošanas aktiem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

9. Turklāt dalībvalstis apkopo un paziņo datus saskaņā ar šo pantu par to M<sub>2</sub> un N<sub>2</sub> kategorijas transportlīdzekļu reģistrāciju, kuri noteikti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā un kuru standartmasa nepārsniedz 2 kg, un par transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu.

#### *8. pants*

#### **Maksa par pārsniegtajām emisijām**

1. Attiecībā uz katru kalendāro gadu Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām attiecīgi ražotājam vai grupas vadītājam, ja ražotāja vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķrādītāju.
2. Maksu par pārsniegtajām emisijām, kas minēta 1. punktā, aprēķina pēc šādas formulas:

(pārsniegtās emisijas × EUR 95) × jaunreģistrēto transportlīdzekļu skaits.

Šajā pantā piemēro šādas definīcijas:

- "pārsniegtās emisijas" ir gramos uz kilometru (pozitīvs skaitlis) izteikta un līdz trim zīmēm aiz komata noapaļota CO<sub>2</sub> vērtība, par kuru ražotājs pārsniedzis īpatnējo emisiju mērķrādītāju kalendārajā gadā vai tā daļā, uz kuru attiecas 4. pantā noteiktās saistības, ņemot vērā CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumu saistībā ar inovatīvu tehnoloģiju izmantošanu, kas apstiprinātas atbilstīgi 11. pantam, un
  - "jaunreģistrētu transportlīdzekļu skaits" ir ražotāja izgatavotu un minētajā laikposmā reģistrētu jaunu vieglo pasažieru automobiļu vai jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaits tos skaitot atsevišķi, atbilstīgi pakāpeniskas ieviešanas kritērijiem, kas noteikts 4. panta 3. punktā.
3. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka paņēmienus, kā iekasēt 1. punktā minēto maksu par pārsniegtajām emisijām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 15. panta 2. punktā.
4. Maksas par pārsniegtajām emisijām uzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.

#### *9. pants*

#### **Ražotāju darbības rezultātu publicēšana**

1. Līdz katra gada 31. oktobrim Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, publicē sarakstu, kurā norāda:
- a) katra ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju iepriekšējā kalendārajā gadā;
  - b) katra ražotāja vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;

- c) atšķirību starp ražotāja iepriekšējā kalendārā gada vidējām īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām un attiecīgā gada īpatnējo emisiju mērķrādītāju;
  - d) vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas visiem jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jaunajiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā;
  - e) vidējo masu nokomplektētā stāvoklī visiem jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jaunajiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā līdz 2020. gada 31. decembrim;
  - f) vidējo testa masu visiem jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jaunajiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā.
2. Sarakstā, ko publicē saskaņā ar 1. punktu, norāda arī to, vai ražotājs izpildījis 4. panta prasības iepriekšējam kalendārajam gadam.
3. Pirmajā punktā minētajā sarakstā, kas jāpublicē līdz 2022. gada 31. oktobrim, norāda:
- a) 1. panta 4. un 5. punktā minētos ES autoparka mērķrādītājus 2025. un 2030. gadam, ko Komisija aprēķinājusi saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 6.1.1. un 6.1.2. punktu;
  - b) a<sub>2021</sub>, a<sub>2025</sub> un a<sub>2030</sub> vērtības, ko Komisija aprēķinājusi saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 6.2. punktu.

## 10. pants

### Atkāpes dažiem ražotājiem

1. Pieteikumu par atkāpes piemērošanu īpatnējo emisiju mērķrādītājam, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikumu, drīkst iesniegt ražotājs, kura izgatavoto jaunu vieglo pasažieru automobiļu skaits vai jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaits, kas katru kalendāro gadu tiek reģistrēts Savienībā, nepārsniedz attiecīgi 10 000 vai 22 000, un kurš:
  - a) neietilpst saistītu ražotāju grupā; vai
  - b) ietilpst saistītu ražotāju grupā, kas kopā ir atbildīga par mazāk nekā 10 000 Savienībā reģistrētiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem vai 22 000 Savienībā reģistrētiem jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem vienā kalendārajā gadā; vai
  - c) ir daļa no saistītu ražotāju grupas, bet kuram ir savas ražošanas iekārtas un projektēšanas centrs.
  
2. Atkāpi, ko piemēro saskaņā ar 1. punktu, drīkst piešķirt maksimāli uz pieciem kalendārajiem gadiem, un tā ir atjaunojama. Pieteikumu iesniedz Komisijai, un tajā norāda:
  - a) ražotāja nosaukumu un kontaktpersonu;
  - b) pierādījumus, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi;
  - c) informāciju par vieglajiem pasažieru automobiļiem vai vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, ko tas ražo, tostarp par šo vieglo pasažieru automobiļu vai vieglo komerciālo transportlīdzekļu testa masu un īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām; un

- d) īpatnējo emisiju mērķrādītāju, kas atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, un ņemot vērā tirgus īpatnības šāda tipa vieglajiem pasažieru automobiļiem vai vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.
3. Komisija piešķir ražotājam atkāpi, ja tā uzskata, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi, un atzīst, ka ražotāja ierosinātais īpatnējo emisiju mērķrādītājs atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, kā arī ņemot vērā ražotā vieglā pasažieru automobiļa vai vieglā komerciālā transportlīdzekļa tipa tirgus īpatnības. Pieteikumu iesniedz vēlākais līdz tā gada 31. oktobrim, kurš ir pirmais gads, kurā atkāpi piemēro.
4. Pieteikumu par atkāpes piemērošanu no īpatnējo emisiju mērķrādītāja, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikuma A daļas 1. līdz 4. punktu, drīkst iesniegt ražotājs, kurš kopā ar visiem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par 10 000 līdz 300 000 jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas kalendārājā gadā reģistrēti Savienībā.
- Šādu pieteikumu ražotājs drīkst iesniegt attiecībā uz sevi vai attiecībā uz sevi un jebkuru no tā saistītajiem uzņēmumiem. Pieteikumu iesniedz Komisijai, un tajā norāda:
- a) visu informāciju, kas minēta 2. punkta a) un c) apakšpunktā, attiecīgos gadījumos iekļaujot arī informāciju par jebkuriem saistītiem uzņēmumiem;
- b) mērķrādītāju, kas ir 45 % samazinājums no vidējām īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām 2007. gadā vai – ja attiecībā uz vairākiem saistītiem uzņēmumiem tiek iesniegts viens pieteikums – 45 % vidējais samazinājums no minēto uzņēmumu vidējām īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām 2007. gadā.

Ja nav informācijas par ražotāja vidējām īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām 2007. gadā, Komisija nosaka līdzvērtīgu samazināšanas mērķrādītāju, kas pamatots ar labākām pieejamām CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas tehnoloģijām, kuras izmanto pielīdzināmas masas vieglajos pasažieru automobiļos un ņemot vērā attiecīgā ražotā vieglā automobiļa tipa tirgus īpašības. Šo mērķrādītāju pieteikuma iesniedzējs izmanto b) apakšpunkta vajadzībām.

Komisija piešķir atkāpi ražotājam, ja tas pierāda, ka ir izpildīti kritēriji attiecībā uz šajā punktā minēto atkāpi.

5. Ražotājs, kam saskaņā ar šo pantu ir tiesības uz atkāpi, nekavējoties paziņo Komisijai visas izmaiņas, kas ietekmē vai var ietekmēt viņa tiesības uz atkāpi.
6. Ja Komisija pēc 5. punktā minētā paziņojuma saņemšanas vai kāda cita iemesla dēļ uzskata, ka ražotājam vairs nav tiesību izmantot atkāpi, tā no nākamā kalendārā gada 1. janvāra atceļ atkāpi un paziņo par to ražotājam.
7. Ja ražotājs nerasniedz savu īpatnējo emisiju mērķrādītāju, Komisija ražotājam nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām saskaņā ar 8. pantu.
8. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, ar kuriem paredz noteikumus, lai papildinātu šā panta 1. līdz 7. punktu attiecībā uz to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpes, attiecībā uz pieteikumu saturu un īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas programmu saturu un izvērtēšanu.

9. Pieteikumus par atkāpes piemērošanu, tostarp ar tiem saistīto papildinformāciju, 5. pantā minētos paziņojumus, informāciju par 6. pantā minēto atkāpju atcelšanu un 7. pantā minētajām maksām par pārsniegtajām emisijām, kā arī pasākumus, kas pieņemti atbilstoši 8. pantam, dara publiski pieejamus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1049/2001<sup>20</sup>.

## *11. pants*

### **Ekoinovācijas**

1. Saņemot pieteikumu no piegādātāja vai ražotāja, ņem vērā CO<sub>2</sub> emisiju aiztaupījumu, ko panāk, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas vai inovatīvu tehnoloģiju kombināciju ("inovatīvu tehnoloģiju kopums").

Šādas tehnoloģijas ņem vērā tikai tad, ja to vērtēšanā izmantotā metodoloģija var sniegt pārbaudāmus, atkārtojamus un salīdzināmus rezultātus.

Šo tehnoloģiju kopējais ieguldījums ražotāja vidējo īpatnējo emisiju samazināšanā drīkst būt līdz 7 g CO<sub>2</sub>/km.

Sākot ar 2025. gadu, Komisija drīkst koriģēt šo maksimālo vērtību, lai ņemtu vērā tehnoloģisko attīstību. Šādas korekcijas ievieš, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu.

2. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par procedūru, saskaņā ar kuru tiek veikta 1. punktā minēto inovatīvo tehnoloģiju vai inovatīvo tehnoloģiju kopumu apstiprināšana. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta šīs regulas 15. panta 2. punktā. Šo sīki izstrādāto noteikumu pamatā ir šādi kritēriji attiecībā uz inovatīvajām tehnoloģijām:

---

<sup>20</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 30. maija Regula (EK) Nr. 1049/2001 par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem (OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.).

- a) piegādātājam vai ražotājam jābūt atbildīgam par to, ka, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas, tiek panākts CO<sub>2</sub> aiztaupījums;
  - b) inovatīvajām tehnoloģijām jāsniedz pārbaudīts ieguldījums CO<sub>2</sub> samazināšanā;
  - c) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst būt piemēroti standarta pārbaudes cikla CO<sub>2</sub> mērījumi;
  - d) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst piemērot obligātus noteikumus saistībā ar papildu pasākumiem, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO<sub>2</sub>/km, kas minēts 1. pantā, un tās nedrīkst būt obligātas saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem. Sākot ar 2025. gada 1. janvāri, šis kritērijs neattiecas uz gaisa kondicionēšanas sistēmu efektivitātes uzlabojumiem.
3. Piegādātājs vai ražotājs, kurš lūdz pasākumu apstiprināt kā inovatīvu tehnoloģiju vai inovatīvu tehnoloģiju kopumu, iesniedz Komisijai ziņojumu, tostarp verificācijas ziņojumu, kuru sagatavojusi neatkarīga un sertificēta iestāde. Ja ir iespējama mijiedarbība ar kādu citu – jau apstiprinātu – inovatīvu tehnoloģiju vai inovatīvu tehnoloģiju kopumu, ziņojumā min šo mijiedarbību, un verificācijas ziņojumā izvērtē, cik lielā mērā šī mijiedarbība maina samazinājumu, kas tiek panākts ar katru pasākumu.
4. Komisija apliecina panākto samazinājumu, pamatojoties uz 2. punktā noteiktajiem kritērijiem.

### CO<sub>2</sub> emisijas un enerģijas patēriņš reālos apstākļos

1. Komisija uzrauga un novērtē, cik reprezentatīvas reālos apstākļos ir CO<sub>2</sub> emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas [...], ievērojot Regulu (EK) Nr. 715/2007. Komisija nodrošina, ka sabiedrība tiek informēta par reprezentativitātes izmaiņām laika gaitā.
2. Šajā nolūkā Komisija nodrošina, ka, [...] sākot ar 2021. gada 1. janvāri, no ražotājiem, valstu iestādēm vai ar datu tiešu nosūtīšanu no transportlīdzekļiem – atkarībā no konkrētā gadījuma – Komisijai regulāri tiek darīti pieejami šādi parametri saistībā ar vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijām un enerģijas patēriņu reālos apstākļos:
  - a) transportlīdzekļa identifikācijas numurs;
  - b) degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņš;
  - c) kopējais nobrauktais attālums;
  - d) ārēji uzlādējamiem elektriskajiem hibrīda elektrotransportlīdzekļiem – degvielas un elektroenerģijas patēriņš un nobrauktais attālums, kas iedalīts attiecīgi dažādajiem braukšanas režīmiem.

Komisija saņemtos datus apstrādā, lai 1. punkta nolūkos veidotu anonimizētu datu kopsavilkumu. Transportlīdzekļa identifikācijas numurus izmanto vienīgi datu apstrādes nolūkā, un tos nepatur ilgāk, nekā tas vajadzīgs minētajā nolūkā.
3. Šā panta 2. punktā [...] minēto sīki izstrādāto datu vākšanas un apstrādes procedūru [...] Komisija [...] pieņem, izmantojot īstenošanas aktus saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

### 13. pants

#### **M<sub>0</sub> un TM<sub>0</sub> koriģēšana**

1. I pielikuma A un B daļā minētos M<sub>0</sub> un TM<sub>0</sub> skaitļus koriģē šādi:
  - a) līdz 2020. gada 31. oktobrim M<sub>0</sub> skaitli I pielikuma A daļas 1. līdz 5. punktā koriģē, pielīdzinot to jaunu vieglo pasažieru automobiļu vidējai masai nokomplektētā stāvoklī iepriekšējos trijos kalendārajos gados, proti, 2017., 2018. un 2019. gadā. Šī jaunā M<sub>0</sub> vērtība ir spēkā no 2022. gada 1. janvāra līdz 2024. gada 31. decembrim;
  - b) līdz 2022. gada 31. oktobrim M<sub>0</sub> I pielikuma B daļas 1. līdz 5. punktā koriģē, pielīdzinot to jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējai masai nokomplektētā stāvoklī iepriekšējos trijos kalendārajos gados, proti, 2019., 2020. un 2021. gadā. Šī jaunā M<sub>0</sub> vērtība stājas spēkā 2024. gadā;
  - c) līdz 2022. gada 31. oktobrim indikatīvo TM<sub>0</sub> 2025. gadam nosaka kā attiecīgi jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējo testa masu 2021. gadā;
  - d) līdz 2024. gada 31. oktobrim un pēc tam reizi divos gados TM<sub>0</sub> skaitļus I pielikuma A un B daļā koriģē, pielīdzinot tos attiecīgi jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējai testa masai iepriekšējos divos kalendārajos gados, sākot ar 2022. un 2023. gadu. Jauno attiecīgo TM<sub>0</sub> piemēro no tā kalendārā gada 1. janvāra, kas seko koriģēšanas datumam.
2. Komisija ar deleģētiem aktiem pieņem 1. punktā minētos pasākumus saskaņā ar 16. pantu.

### Pārskatīšana un ziņojums

1. Komisija 2024. gadā pārskata [...] šīs regulas efektivitāti [...], arī to, kā darbojas stimulējošais mehānisms bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem un citi šīs regulas aspekti, un[...] iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu ar šīs pārskatīšanas rezultātiem.
- 1.a Šā panta [...] 1. punktā minētajā ziņojumā [...] Komisija cita starpā aplūko CO<sub>2</sub> emisiju un enerģijas patēriņa vērtību reprezentativitāti reālos apstākļos, kas noteiktas, [...]ievērojot Regulu (EK) Nr. 715/2007, Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus ieviešanu un uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu, par ko ziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES <sup>21</sup>, tostarp to finansēšanu, [...] kā arī aspektus nolūkā vēl vairāk atvieglināt ekonomiski dzīvotspējīgu un sociāli taisnīgu pāreju uz tīru, konkurētspējīgu un cenas ziņā pieņemamu mobilitāti Savienībā. Komisija arī iezīmē skaidru virzību turpmākiem CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem pēc 2030. gada, lai dotu būtisku [...] ieguldījumu Parīzes nolīguma ilgtermiņa mērķa sasniegšanā.
- 1.b Šā panta 1. punktā minētajam ziņojumam attiecīgā gadījumā pievieno priekšlikumu šīs regulas grozīšanai, jo īpaši, iespējams, ieviešot emisiju samazinājuma mērķus no 2040. gada vieglajiem pasažieru automobiļiem un mazas noslodzes transportlīdzekļiem.
2. Komisija ņem vērā saskaņā ar 12. pantu veiktos novērtējumus un attiecīgā gadījumā drīkst pārskatīt CO<sub>2</sub> emisiju mērīšanas procedūras, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 . Komisija jo īpaši sniedz atbilstīgus priekšlikumus, lai pielāgotu šīs procedūras tā, lai tiktu adekvāti atspoguļotas vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas reālos braukšanas apstākļos.

---

<sup>21</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

3. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka korelācijas parametrus, kas nepieciešami, lai atspoguļotu visas izmaiņas reglamentētajā pārbaudes procedūrā īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērīšanai, kura minēta Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Regulā (EK) Nr. 692/2008, un, ja piemērojams, Regulā (ES) 2017/1151. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta šīs regulas 15. panta 2. punktā.
- 3.a Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai pielāgotu I pielikumā iekļautās formulas, izmantojot metodoloģiju, kas pieņemta, [...] ievērojot šā panta 3. punktu, vienlaikus nodrošinot to, ka gan vecajās, gan jaunajās pārbaudes procedūrās ražotājiem un transportlīdzekļiem ar dažādu lietderību piemērotās samazināšanas prasības ir salīdzināmi stingras.

### *15. pants*

#### **Komiteju procedūra**

1. Komisijai palīdz [...] Klimata pārmaiņu komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes [Regulas (ES) [...]] <sup>22</sup> [37.] pantu. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011 <sup>23</sup> nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.
3. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

---

<sup>22</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) [.../...] par Enerģētikas savienības pārvaldību (OV L ...,...).

<sup>23</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

## 16. pants

### Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt 7. panta 7.a punktā [...], 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 2. punktā un 14. panta 3.a punktā [...] minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz [...] sešu gadu laikposmu, sākot ar [šīs regulas spēkā stāšanās diena]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms sešu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
2. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā drīkst atsaukt 7. panta 7.a punktā [...], 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 2. punktā un 14. panta 3.a punktā [...] minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

3. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
4. Saskaņā ar 7. panta 7.a punktu [...], 10. panta 8. punktu, 11. panta 1. punkta ceturto daļu, 13. panta 2. punktu un 14. panta 3.a punktu [...] pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

*17. pants*

**Grozījums Regulā (EK) Nr. 715/2007**

Regulā (EK) Nr. 715/2007 iekļauj šādu 11.a pantu:

*"11.a pants*

**CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa atbilstība ekspluatācijā**

1. Tiekot pieņemtām un stājoties spēkā 2. punktā minētajām procedūrām, tipa apstiprinātājas iestādes, pamatojoties uz pienācīgiem un reprezentatīviem paraugiem, pārlicinās par to ekspluatācijā nodoto transportlīdzekļu, kuriem tās piešķirušas tipa apstiprinājumu, CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa vērtību atbilstību atbilstības sertifikātos ierakstītajām vērtībām.
2. Komisija pieņem īstenošanas aktus saskaņā ar 15. panta 2. punktu, lai noteiktu procedūras mazas noslodzes transportlīdzekļu sertificēto CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa vērtību atbilstības ekspluatācijā verificēšanai.

*18. pants*

**Atcelšana**

Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 atceļ no 2020. gada 1. janvāra.

Atsauces uz atceltajām regulām uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu V pielikumā.

*19. pants*

**Stāšanās spēkā**

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

To piemēro no 2020. gada 1. janvāra.

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs*

**I PIELIKUMS**

**A. DAĻA. ĪPATNĒJO EMISIJU MĒRĶRĀDĪTĀJI VIEGLAJIEM PASAŽIERU AUTOMOBILIEM**

1. 2020. kalendārajā gadā jaunam vieglajam pasažieru automobilim īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas nosaka pēc šādas formulas:

$$\text{īpatnējās CO}_2 \text{ emisijas} = 95 + a \cdot (M - M_0),$$

kur:

M	=	transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī kilogramos (kg),
M <sub>0</sub>	=	1379,88
a	=	0,0333

2. Ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2020. gadam aprēķina kā minētajā kalendārajā gadā reģistrēto visu to jauno vieglo pasažieru automobiļu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, kuriem tas ir ražotājs.

3. Ražotāja īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītāju 2021. gadā aprēķina šādi:

$$WLTP \text{ īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs} = WLTP_{CO_2} \cdot \left( \frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right),$$

kur:

<i>WLTP</i> <sub>CO2</sub>	ir vidējās īpatnējās CO <sub>2</sub> emisijas 2020. gadā, kas noteiktas saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) 2017/1151 <sup>24</sup> XXI pielikumu un aprēķinātas saskaņā ar šīs regulas 4. panta 3. punkta otro ievilkumu, neieskaitot CO <sub>2</sub> aiztaupījumus, ko rada šīs regulas 5. un 11. panta piemērošana;
<i>NEDC</i> <sub>CO2</sub>	ir vidējās īpatnējās CO <sub>2</sub> emisijas 2020. gadā, kas noteiktas saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2017/1153 <sup>25</sup> un aprēķinātas saskaņā ar šīs regulas 4. panta 3. punkta otro ievilkumu, neieskaitot CO <sub>2</sub> emisiju aiztaupījumus, ko rada šīs regulas 5. un 11. panta piemērošana;
<i>NEDC</i> <sub>2020mērkrādītājs</sub>	ir 2020. gada īpatnējo emisiju mērkrādītājs, kas aprēķināts saskaņā ar šā pielikuma 1. un 2. punktu.

4. No 2021. līdz 2024. kalendārajam gadam ražotāja īpatnējo emisiju mērkrādītāju aprēķina šādi:

$$\text{Īpatnējo emisiju mērkrādītājs} = WLTP_{\text{atsauces mērkrādītājs}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})],$$

---

<sup>24</sup> Komisijas 2017. gada 1. jūnija Regula (ES) 2017/1151, kas papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L 175, 7.7.2017., 1. lpp.).

<sup>25</sup> Komisijas 2017. gada 2. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2017/1152, ar ko nosaka to korelācijas parametru noteikšanas metodiku, kas vajadzīgi, lai atspoguļotu izmaiņas reglamentētajā testēšanas procedūrā attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, un groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 293/2012 (OV L 175, 7.7.2017., 644. lpp.).

kur:

$WLTP_{reference\ target}$	ir 2021. gada <i>WLTP</i> īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs, kas aprēķināts saskaņā ar 3. punktu;
a	ir 0,0333;
$M\emptyset$	ir jauno reģistrēto transportlīdzekļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī (M) mērķgadā kilogramos (kg);
$M_0$	1379,88 2021. gadam un 13. panta 1. punkta a) apakšpunktā definētā vērtība 2022., 2023. un 2024. gadam;
$M\emptyset_{2020}$	ir jauno reģistrēto transportlīdzekļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī (M) 2020. gadā kilogramos (kg);
$M_{0,2020}$	ir 1379,88.

5. Ražotājam, kam piešķirta atkāpe attiecībā uz konkrētu *NEDC* balstītu emisiju mērķrādītāju 2021. gadā, *WLTP* balstīto atkāpes mērķrādītāju aprēķina šādi:

$$\text{Atkāpes mērķrādītājs}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left( \frac{NEDC_{CO_2\ target}}{NEDC_{CO_2}} \right),$$

kur:

$WLTP_{CO_2}$	3. punktā definētā vērtība;
$NEDC_{CO_2}$	3. punktā definētā vērtība;
$NEDC_{2021\ mērķrādītājs}$	ir 2021. gada īpatnējo emisiju mērķrādītājs, ko Komisija piešķirusi atbilstīgi šīs regulas 10. pantam.

6. No 2015. gada 1. janvāra ES autoparka mērķrādītājus un īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītājus ražotājam aprēķina šādi:

## 6.0. ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub>

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub> ir vidējais rādītājs, izsverot ar jaunreģistrēto vieglo automobiļu skaitu, atsaucēs vērtībām<sub>2021</sub>, ko nosaka katram individuālajam ražotājam, kuram saskaņā ar 4. punktu ir piemērots īpatnējo emisiju mērķrādītājs.

Atsaucēs vērtību<sub>2021</sub> nosaka katram ražotājam šādi:

atsaucēs vērtība<sub>2021</sub> =  $WLTP_{CO_2, mērits}$

$$\left( \frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)] ,$$

kur

$WLTP_{CO_2, mērits}$  ir vidējās mērītās CO<sub>2</sub> emisijas katram ražotājam, kas kombinētas no katra 2020. gadā reģistrēta jauna vieglā pasažieru automobiļa, kā noteikts un kā par to ziņots saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2017/1152 7. panta a) punkta 1. apakšpunkta b) punktu;

$NEDC_{2020}$  mērķrādītājs un  $NEDC_{CO_2}$  ir tādi, kā definēts 3. punktā;

$M_{\emptyset 2021}$  ir jauno reģistrēto vieglo pasažieru automobiļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī 2021. gadā kilogramos (kg);

$M_0$  ir 1379,88<sup>26</sup>

a,  $M_{\emptyset 2020}$ ,  $M_0, 2020$  ir tādi, kā definēts 4. punktā.

## 6.1. ES autoparka mērķrādītāji 2025. un 2030. gadam

### 6.1.1. ES autoparka mērķrādītājs 2025. līdz 2029. gadam

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2025</sub> = ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub> · (1 - samazinājuma koeficients<sub>2025</sub>),

kur

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub> [...] kā definēts 6.0. punktā

samazinājuma koeficients<sub>2025</sub> ir 1. panta 4. punkta a) apakšpunktā norādītais samazinājums.

---

<sup>26</sup> arī kā izklāstīts 4. punktā.

## 6.1.2. ES autoparka mērķrādītājs no 2030. gada

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2030</sub> = ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub> · (1 - samazinājuma koeficients<sub>2030</sub>),  
kur

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub> [...] kā definēts 6.0. punktā

samazinājuma koeficients<sub>2030</sub> ir 1. panta 5. punkta a) apakšpunktā norādītais samazinājums.

## 6.2. Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītāji no 2025. gada

### 6.2.1. No 2025. līdz 2029. gadam

Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs<sub>2025</sub> + a<sub>2025</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>),

kur

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2025</sub> nosaka saskaņā ar 6.1.1. punktu;

a<sub>2025</sub> ir  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$ ,

kur

a<sub>2021</sub> ir slīpums atbilstošākajai taisnei, kas iegūta, piemērojot lineāro mazāko kvadrātu metodi katra 2021. gada ES autoparkā ietilpstošā individuālā transportlīdzekļa testa masai (skaidrojošais mainīgais) un īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām (atkarīgais mainīgais);

vidējās emisijas<sub>2021</sub> ir visu to ražotāju jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, kuriem īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķina saskaņā ar 4. punktu;

TM ir visu ražotāja jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējā testa masa kilogramos attiecīgajā kalendārajā gadā;

TM<sub>0</sub> ir saskaņā ar 13. panta 1. punkta d) apakšpunktu noteiktā vērtība.

## 6.2.2. No 2030. gada

Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>),

kur

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2030</sub> nosaka saskaņā ar 6.1.2. punktu;

a<sub>2030</sub> ir  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$ ,

kur

a<sub>2021</sub> ir slīpums atbilstošākajai taisnei, kas iegūta, piemērojot lineāro mazāko kvadrātu metodi katra 2021. gada ES autoparkā ietilpstošā individuālā transportlīdzekļa testa masai (skaidrojošais mainīgais) un īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām (atkarīgais mainīgais);

vidējās emisijas<sub>2021</sub> ir visu to ražotāju jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, kuriem īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķina saskaņā ar 4. punktu;

TM ir visu ražotāja jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējā testa masa kilogramos attiecīgajā kalendārajā gadā;

TM<sub>0</sub> ir saskaņā ar 13. panta 1. punkta d) apakšpunktu noteiktā vērtība.

### 6.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītājs no 2025. gada

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājs *ZLEV* koeficients,

kur

īpatnējo emisiju mērķrādītājs

ir īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju atsaucēs mērķrādītājs, ko nosaka saskaņā ar 6.2.1. punktu laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam un saskaņā ar 6.2.2. punktu laikposmam no 2030. gada;

*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 izvēlas 1,05 vai 1,0,

kur

y

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

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions} \cdot 0,5}{50} \right)$$

x

15 % laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam un [...] [35] % [...] laikposmam no 2030. gada.

## B DAĻA. ĪPATNĒJO CO<sub>2</sub> EMISIJU MĒRĶRĀDĪTĀJI VIEGLAJIEM KOMERCIĀLAJIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM

1. 2020. gadā katra vieglā komerciālā transportlīdzekļa īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas aprēķina, izmantojot šādu formulu:

$$\text{īpatnējās CO}_2 \text{ emisijas} = 147 + a \cdot (M - M_0),$$

kur:

M	=	transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī kilogramos (kg),
M <sub>0</sub>	=	1766,4
a	=	0,096.

2. Ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2020. gadā aprēķina kā vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas katram šajā kalendārajā gadā reģistrētam jaunam vieglajam komerciālajam transportlīdzeklim, ko tas saražojis.

3. Ražotāja īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītāju 2021. gadā aprēķina šādi:

$$WLTP \text{ īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs} = WLTP_{CO_2} \cdot \left( \frac{NEDC_{2020 \text{target}}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

, kur:

*WLTP*<sub>CO<sub>2</sub></sub> ir vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas 2020. gadā, kas noteiktas saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) 2017/1151 XXI pielikumu, neieskaitot CO<sub>2</sub> aiztaupījumus, ko rada šīs regulas 11. panta piemērošana;

*NEDC*<sub>CO<sub>2</sub></sub> ir vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas 2020. gadā, kas noteiktas saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2017/1152, neieskaitot CO<sub>2</sub> emisiju aiztaupījumus, ko rada šīs regulas 11. panta piemērošana;

*NEDC*<sub>2020mērķrādītājs</sub> ir 2020. gada īpatnējo emisiju mērķrādītājs, kas aprēķināts saskaņā ar šā pielikuma 1. un 2. punktu.

4. No 2021. līdz 2024. kalendārajam gadam ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķina šādi:

$$\text{Īpatnējo emisiju mērķrādītājs} = WLTP_{\text{mērķrādītājs}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})],$$

kur:

$WLTP_{\text{reference target}}$  ir 2021. gada  $WLTP$  īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs, kas aprēķināts saskaņā ar 3. punktu;

$a$  ir 0,096;

$M_{\theta}$  ir jauno reģistrēto vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī (M) kilogramos (kg) attiecīgajā mērķgadā;

$M_0$  ir 1766,4 2020. gadā, savukārt 2021., 2022. un 2023. gadā vērtība, kas pieņemta atbilstīgi Regulas (ES) Nr. 510/2011 13. panta 5. punktam, un 2024. gadā vērtība, kas pieņemta atbilstīgi šīs regulas 13. panta 1. punkta b) apakšpunktam ;

$M_{\theta 2020}$  ir jauno reģistrēto vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī (M) 2020. gadā kilogramos (kg);

$M_{0,2020}$  ir 1766,4.

5. Ražotājam, kam piešķirta atkāpe attiecībā uz konkrētu  $NEDC$  balstītu emisiju mērķrādītāju 2021. gadā,  $WLTP$  balstīto atkāpes mērķrādītāju aprēķina šādi:

$$\text{Atkāpes mērķrādītājs}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left( \frac{NEDC_{CO_2 \text{ target}}}{NEDC_{CO_2}} \right),$$

kur:

$WLTP_{CO_2}$  ir  $WLTP_{CO_2}$ , kā definēts 3. punktā;

$NEDC_{CO_2}$  ir  $NEDC_{CO_2}$ , kā definēts 3. punktā;

$NEDC_{2021 \text{ mērķrādītājs}}$  ir 2021. gada īpatnējo emisiju mērķrādītājs, ko Komisija piešķirusi atbilstīgi šīs regulas 10. pantam.

6. No 2015. gada 1. janvāra ES autoparka mērķrādītājus un īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju ražotājam aprēķina šādi:

#### 6.0. ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub>

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub> ir vidējais rādītājs, izsverot ar jaunreģistrēto vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaitu, atsaucēs vērtībām<sub>2021</sub>, ko nosaka katram individuālajam ražotājam, kuram saskaņā ar 4. punktu ir piemērots īpatnējo emisiju mērķrādītājs.

Atsaucēs vērtību<sub>2021</sub> nosaka katram ražotājam šādi:

atsaucēs vērtība<sub>2021</sub> =  $WLTP_{CO_2, mērits}$  ·

$$\left( \frac{NEDC_{2020 target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0, 2020})],$$

kur

$WLTP_{CO_2, mērits}$  ir vidējās mērītās CO<sub>2</sub> emisijas katram ražotājam, kas kombinētas no katra 2020. gadā reģistrēta jauna vieglā komerciālā transportlīdzekļa, kā noteikts un kā par to ziņots saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2017/1152 7. panta a) punkta 1. apakšpunkta b) punktu;

$NEDC_{2020 mērķrādītājs}$  un  $NEDC_{CO_2}$  ir tādi, kā definēts 3. punktā;

$M_{\emptyset 2021}$  ir jauno reģistrēto vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī 2021. gadā kilogramos (kg);

$M_0$  ir  $M_0$  vērtība, kā definēts 4. punktā 2021. gadam;

a,  $M_{\emptyset 2020}$ ,  $M_{0, 2020}$  ir tādi, kā definēts 4. punktā.

## 6.1. ES autoparka mērķrādītāji 2025. un 2030. gadam

### 6.1.1. ES autoparka mērķrādītājs 2025. līdz 2029. gadam

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2025</sub> = ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub> · (1 - samazinājuma koeficients<sub>2025</sub>),

kur

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub> [...] kā definēts 6.0. punktā

samazinājuma koeficients<sub>2025</sub> ir 1. panta 4. punkta b) apakšpunktā norādītais samazinājums.

### 6.1.2. ES autoparka mērķrādītājs no 2030. gada

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2030</sub> = ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub> · (1 - samazinājuma koeficients<sub>2030</sub>),

kur

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2021</sub> [...] kā definēts 6.0. punktā

samazinājuma koeficients<sub>2030</sub> ir 1. panta 5. punkta b) apakšpunktā norādītais samazinājums.

## 6.2. Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs no 2025. gada

### 6.2.1. No 2025. līdz 2029. gadam

Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs<sub>2025</sub> +  $\alpha$  · (TM-TM<sub>0</sub>),

kur

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2025</sub> nosaka saskaņā ar 6.1.1. punktu;

$\alpha$  ir  $a_{2025}$ , ja ražotāja jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda vai mazāka par TM<sub>0</sub>, ko nosaka saskaņā ar 13. panta 1. punkta d) apakšpunktu, un  $a_{2021}$ , ja ražotāja jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par TM<sub>0</sub>, ko nosaka saskaņā ar 13. panta 1. punkta d) apakšpunktu,

kur

$a_{2025}$  ir  $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

$a_{2021}$  ir slīpums atbilstošākajai taisnei, kas iegūta, piemērojot lineāro mazāko kvadrātu metodi katra 2021. gada ES autoparkā ietilpstošā jaunreģistrētā transportlīdzekļa testa masai (skaidrojošais mainīgais) un īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām (atkarīgais mainīgais);

vidējās emisijas<sub>2021</sub> ir visu to ražotāju jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, kuriem īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķina saskaņā ar 4. punktu;

TM ir visu ražotāja jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējā testa masa kilogramos attiecīgajā kalendārajā gadā;

TM<sub>0</sub> ir saskaņā ar 13. panta 1. punkta d) apakšpunktu noteiktā vērtība.

## 6.2.2. No 2030. gada

Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$ ,

kur

ES autoparka mērķrādītājs<sub>2030</sub> nosaka saskaņā ar 6.1.2. punktu;

$\alpha$  ir  $a_{2030}$ , ja ražotāja jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda vai mazāka par  $TM_0$ , ko nosaka saskaņā ar 13. panta 1. punkta d) apakšpunktu, un  $a_{2021}$ , ja ražotāja jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par  $TM_0$ , ko nosaka saskaņā ar 13. panta 1. punkta d) apakšpunktu,

kur

$a_{2030}$  ir  $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

$a_{2021}$  ir slīpums atbilstošākajai taisnei, kas iegūta, piemērojot lineāro mazāko kvadrātu metodi katra 2021. gada ES autoparkā ietilpstošā jaunreģistrētā transportlīdzekļa testa masai (skaidrojošais mainīgais) un īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām (atkarīgais mainīgais);

vidējās emisijas<sub>2021</sub> ir visu to ražotāju jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, kuriem īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķina saskaņā ar 4. punktu;

TM ir visu ražotāja jaunreģistrēto transportlīdzekļu vidējā testa masa kilogramos attiecīgajā kalendārajā gadā;

TM<sub>0</sub> ir saskaņā ar 13. panta 1. punkta d) apakšpunktu noteiktā vērtība.

### 6.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītājs no 2025. gada

#### 6.3.1. No 2025. līdz 2029. gadam

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = (īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs – ( $\emptyset_{\text{mērķrādītāji}}$  – ES autoparka mērķrādītājs<sub>2025</sub>)) · *ZLEV* koeficients,

kur

īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir ražotāja īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs, ko nosaka saskaņā ar 6.2.1. punktu;

$\emptyset_{\text{mērķrādītāji}}$  ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jaunreģistrēto vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita, visiem īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājiem, ko nosaka 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, tadā gadījumā par *ZLEV* koeficientu atkarībā no konkrētā gadījuma izvēlas 1,05 vai 1,0,

kur

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

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x ir 15 %.

### 6.3.2. No 2030. gada

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = (īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs – ( $\emptyset_{\text{mērķrādītāji}}$  – ES autoparka mērķrādītājs<sub>2030</sub>)) · *ZLEV* koeficients,

kur

īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir ražotāja īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs, ko nosaka saskaņā ar 6.2.2. punktu;

$\emptyset_{\text{mērķrādītāji}}$  ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jaunreģistrēto vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita, visiem īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājiem, ko nosaka saskaņā ar 6.2.2. 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 izvēlas 1,05 vai 1,0,

kur

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

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x ir 30 %.

## II PIELIKUMS

### ***JAUNU VIEGLO PASAŽIERU AUTOMOBILU EMISIJU MONITORINGS UN ZIŅOŠANA PAR TĀM***

#### ***A DAĻA. – Datu vākšana par jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un CO<sub>2</sub> monitoringa informācijas noteikšana***

1. Par katru kalendāro gadu dalībvalsts fiksē šādus detalizētus datus par katru jaunu vieglo pasažieru automobili, kurš reģistrēts tās teritorijā kā M1 kategorijas transportlīdzeklis :

- a) ražotājs;
- b) tipa apstiprinājuma numurs ar paplašinājumu;
- c) tips, variants un versija (attiecīgā gadījumā);
- d) marka un komercnosaukums;
- e) apstiprinātā transportlīdzekļa tipa kategorija;
- f) pirmo reizi reģistrēto transportlīdzekļu kopskaits;
- g) transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī;
- h) īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas (*NEDC* un *WLTP*);
- i) balstvirsmas: garenbāze, vadāmās ass šķērsbāze un pārējo asu šķērsbāze;
- j) degvielas tips un degvielas režīms;
- k) dzinēja darba tilpums;
- l) elektroenerģijas patēriņš;
- m) inovatīvās tehnoloģijas vai inovatīvo tehnoloģiju grupas kods un šīs tehnoloģijas radītais CO<sub>2</sub> emisiju samazinājums (*NEDC* un *WLTP*);
- n) maksimālā lietderīgā jauda;
- o) transportlīdzekļa identifikācijas numurs;
- p) *WLTP* testa masa;
- q) Īstenošanas regulas (ES) 2017/1153 I pielikuma 3.2.8. punktā minētie noviržu un verifikācijas faktori;
- r) reģistrētā transportlīdzekļa kategorija;

- s) transportlīdzekļu saimes identifikācijas numurs;
- t) attiecīgā gadījumā pilnuzlādes nobraukums.

Dalībvalstis saskaņā ar 7. pantu dara pieejamus Komisijai visus šajā punktā uzskaitītos parametrus B daļas 2. iedaļā norādītajā formātā.

2. Detalizētos datus, kas minēti 1. punktā, ņem no attiecīgā vieglā pasažieru automobiļa atbilstības sertifikāta. Attiecībā uz divu degvielu (benzīns/gāze) transportlīdzekļiem, kuru atbilstības sertifikātā ir norādītas abu degvielas veidu īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, dalībvalstis izmanto tikai tos datus, kas mērīti attiecībā uz gāzi.

3. Dalībvalstis par katru kalendāro gadu nosaka:

- a) pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums;
- b) pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu, kuri saņēmuši individuālu apstiprinājumu;
- c) pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu, kuri saņēmuši valsts tipa apstiprinājumu mazām sērijām.

### ***B DAĻA. – Datu nosūtīšanas formāts***

Dalībvalstis par katru gadu ziņo A daļas 1. un 3. punktā norādīto informāciju šādā formātā:

#### **1. iedaļa. Monitoringa datu kopsavilkums**

Dalībvalsts <sup>27</sup>	
Gads	
Pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaits, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums	
Pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaits, kuri ir saņēmuši valsts tipa apstiprinājumu mazām sērijām	
Pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaits, kuri saņēmuši jaunu individuālu apstiprinājumu	

<sup>27</sup> ISO 3166 divu burtu kodi, izņemot Grieķiju un Apvienoto Karalisti, kuru kodi ir attiecīgi “EL” un “UK”.

2. iedaļa. Detalizēti monitoringa dati – viena transportlīdzekļa ieraksts

Atsauce uz A daļas 1. punktu	Detalizēti dati par katru reģistrēto transportlīdzekli
a)	Ražotājs, ES standarta nosaukums
	Ražotājs, <i>OEM</i> deklarācijā norādītais nosaukums
	Ražotāja nosaukums dalībvalsts reģistrā <sup>1</sup>
b)	Tipa apstiprinājuma numurs un tā paplašinājums
c)	Tips
	Variants
	Versija
d)	Marka un komercnosaukums
e)	Apstiprinātā transportlīdzekļa tipa kategorija
f)	Jauno reģistrāciju kopējais skaits
g)	Transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī
h)	Īpatnējās CO <sub>2</sub> emisijas (kombinētās)  <i>NEDC</i> vērtība līdz 2020. gada 31. decembrim, izņemot 5. panta piemērošanas jomā ietilpstošajiem transportlīdzekļiem, kuriem <i>NEDC</i> vērtību līdz 2022. gada 31. decembrim nosaka saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2017/1153 5. pantu
	Īpatnējās CO <sub>2</sub> emisijas (kombinētās)  <i>WLTP</i> vērtība
i)	Garenbāze
	Vadāmās ass (1. ass) šķērsbāze
	Vadāmās ass (2. ass) šķērsbāze

j)	Degvielas tips
	Degvielas režīms
k)	Dzinēja darba tilpums (cm <sup>3</sup> )
l)	Elektroenerģijas patēriņš (Wh/km)
m)	Ekoinovācijas(-u) kods(-i)
	Ekoinovācijas(-u) radītie kopējie <i>NEDC</i> CO <sub>2</sub> emisiju aiztaupījumi līdz 2020. gadam (ieskaitot)
	Ekoinovācijas(-u) radītie kopējie <i>WLTP</i> CO <sub>2</sub> emisiju aiztaupījumi
n)	Maksimālā lietderīgā jauda
o)	Transportlīdzekļa identifikācijas numurs
p)	<i>WLTP</i> testa masa
q)	Novirzes koeficients <i>De</i> (ja pieejams)
	Verifikācijas koeficients (ja pieejams)
r)	Reģistrētā transportlīdzekļa kategorija
s)	Transportlīdzekļu saimes identifikācijas numurs
t)	Attiecīgā gadījumā pilnuzlādes nobraukums

### Piezīmes

<sup>1</sup> Attiecībā uz valsts tipa apstiprinājumiem mazām sērijām (NSS) vai individuālajiem apstiprinājumiem (IVA) ražotāja nosaukumu norāda slejā "Ražotāja nosaukums dalībvalsts reģistrā", savukārt slejā "Ražotājs, ES standarta nosaukums" norāda "AA-NSS" vai "AA-IVA" atkarībā no konkrētā gadījuma. "AA-NSS" vai "AA-IVA" atkarībā no konkrētā gadījuma.

### III PIELIKUMS

#### **VIEGLO KOMERCIĀLO TRANSPORTLĪDZEKĻU EMISIJU MONITORINGS UN ZIŅOŠANA PAR TĀM**

##### **A. Datu apkopošana par vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un CO<sub>2</sub> monitoringa informācijas noteikšana**

###### *1. Detalizēti dati*

###### 1.1. Pabeigti transportlīdzekļi, kas reģistrēti kā N<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzekļi

Attiecībā uz pabeigtiem transportlīdzekļiem ar EK tipa apstiprinājumu, kas reģistrēti kā N<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzekļi, dalībvalstis par katru kalendāro gadu reģistrē šādus detalizētus datus par katru jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekli, kas pirmoreiz tiek reģistrēts attiecīgās dalībvalsts teritorijā:

- a) ražotājs;
- b) tipa apstiprinājuma numurs ar paplašinājumu;
- c) tips, variants un versija;
- d) marka;
- e) apstiprinātā transportlīdzekļa tipa kategorija;
- f) reģistrētā transportlīdzekļa kategorija;
- g) īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas (*NEDC* un *WLTP*);
- h) transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī;
- i) tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa;
- j) balstvirsmas: garenbāze, vadāmās ass šķērsbāze un pārējo asu šķērsbāze;
- k) degvielas tips un degvielas režīms;
- l) dzinēja darba tilpums;
- m) elektroenerģijas patēriņš;
- n) inovatīvās tehnoloģijas vai inovatīvo tehnoloģiju grupas kods un CO<sub>2</sub> emisiju samazinājums šīs tehnoloģijas iespaidā (*NEDC* un *WLTP*);

- o) transportlīdzekļa identifikācijas numurs;
- p) *WLTP* testa masa;
- q) Īstenošanas regulas (ES) 2017/1152 I pielikuma 3.2.8. punktā minētie noviržu un verificācijas faktori;
- r) transportlīdzekļu saimes identifikācijas numurs, ko nosaka saskaņā ar Regulas (ES) 2017/1151 XXI pielikuma 5.0. punktu;
- s) attiecīgā gadījumā pilnuzlādes nobraukums.

Dalībvalstis saskaņā ar 7. pantu dara pieejamus Komisijai visus šajā punktā uzskaitītos parametrus šā pielikuma C daļas 2. iedaļā norādītajā formātā.

## 1.2. Transportlīdzekļi, kas apstiprināti vairākposmu procesā un reģistrēti kā N<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzekļi

Attiecībā uz vairākposmu procesā apstiprinātiem transportlīdzekļiem, kas reģistrēti kā N<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzekļi, dalībvalstis par katru kalendāro gadu reģistrē šādus detalizētus datus:

- a) par bāzes (nepabeigtu) transportlīdzekli – datus, kas minēti 1.1. apakšpunkta a), b), c), d), e), g), h), i), n) un o) punktā, vai – h) un i) punktā norādīto datu vietā – iepriekš noteikto papildmasu, kas norādīta kā daļa no tipa apstiprinājuma informācijas, kura noteikta Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.17.2. punktā;
- b) par bāzes (pabeigtu) transportlīdzekli – datus, kas minēti 1.1. apakšpunkta a), b), c), d), e), g), h), i), n) un o) punktā;
- c) par vairākos posmos pabeigtu transportlīdzekli – datus, kas minēti 1.1. apakšpunkta a), f), g), h), j), k), l), m) un o) punktā.

Ja kādus šā apakšpunkta a) un b) punktā minētos datus par bāzes transportlīdzekli nevar sniegt, tad dalībvalsts to vietā sniedz datus par vairākos posmos pabeigto transportlīdzekli.

Datus par vairākos posmos pabeigtiem N<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzekļiem sniedz formātā, kas noteikts C daļas 2. iedaļā.

Transportlīdzekļa identifikācijas numuru, kas minēts 1.1. apakšpunkta o) punktā, nedrīkst publiskot.

## 2. Informāciju, kas minēta 1. punktā, iegūst no atbilstības sertifikāta. Attiecībā uz divu degvielu (benzīns/gāze) transportlīdzekļiem, kuru atbilstības sertifikātā ir norādītas abu degvielas veidu īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, dalībvalstis izmanto tikai tos datus, kas mērīti attiecībā uz gāzi.

3. Dalībvalstis par katru kalendāro gadu nosaka:
- a) to pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaitu, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums;
  - b) to pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaitu, uz kuriem attiecas vairākposmu tipa apstiprinājums, ja šāda informācija ir pieejama;
  - c) to pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaitu, kuriem piešķirts individuāls apstiprinājums;
  - d) to pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaitu, kuriem piešķirts valsts tipa apstiprinājums mazām sērijām.

## **B. Metodika jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> monitoringa informācijas noteikšanai**

Monitoringa informāciju, kas dalībvalstīm jānosaka atbilstīgi šā pielikuma A daļas 1. un 3. punktam, nosaka saskaņā ar šajā daļā norādīto metodiku. Reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaits

### *1. Reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaits*

Dalībvalstis nosaka savā teritorijā reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaitu attiecīgajā monitoringa gadā, atsevišķi norādot transportlīdzekļus, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums, individuāli apstiprinājumi un valsts tipa apstiprinājumi mazām sērijām, un, ja šāda informācija ir pieejama, vairākposmu procesā apstiprināto transportlīdzekļu skaitu.

### *2. Vairākos posmos pabeigti transportlīdzekļi*

Attiecībā uz vairākposmu transportlīdzekļiem vairākos posmos pabeigto transportlīdzekļu īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju attiecina uz bāzes transportlīdzekļa ražotāju.

Lai, bāzes transportlīdzekļa ražotājam neradot pārmērīgi lielu slogu, nodrošinātu, ka vairākos posmos pabeigto transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas, degvielas ekonomijas un masas vērtības ir reprezentatīvas, Komisija ierosina īpašu uzraudzības procedūru un attiecīgā gadījumā attiecīgajos tipa apstiprināšanu regulējošajos tiesību aktos izdara nepieciešamos grozījumus.

Lai gan 2020. gada mērķrādītāja aprēķināšanai saskaņā ar I pielikuma B daļas 2. punktu iepriekš noteikto papildmasu ņem no šā pielikuma C daļas, ja šo masas vērtību nevar noteikt, 7. panta 4. punktā minētā īpatnējo emisiju mērķrādītāja provizorisksajam aprēķinam var izmantot vairākos posmos pabeigta transportlīdzekļa masu nokomplektētā stāvoklī.

Ja bāzes transportlīdzeklis ir pabeigts transportlīdzeklis, īpatnējo emisiju mērķrādītāja aprēķinam izmanto minētā transportlīdzekļa masu nokomplektētā stāvoklī. Savukārt, ja šo masas vērtību nevar noteikt, īpatnējo emisiju mērķrādītāja aprēķinam var izmantot vairākos posmos pabeigtā transportlīdzekļa masu nokomplektētā stāvoklī.

### C. Datu nosūtīšanas formāts

Dalībvalstis par katru gadu ziņo A daļas 1. un 3. punktā norādīto informāciju šādā formātā:

<i>1. iedaļa. Monitoringa datu kopsavilkums</i>	
Dalībvalsts <sup>28</sup>	
Gads	
To pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaits, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums	
To pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaits, kuriem piešķirts individuāls apstiprinājums	
To pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaits, kuriem piešķirts valsts tipa apstiprinājums mazām sērijām	
To pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaits, uz kuriem attiecas vairākposmu tipa apstiprinājums (ja šāda informācija ir pieejama)	

<sup>28</sup> ISO 3166 divu burtu kodi, izņemot Grieķiju un Apvienoto Karalisti, kuru kodi ir attiecīgi "EL" un "UK".

2. iedaļa. Detalizēti monitoringa dati – viena transportlīdzekļa ieraksts	
Atsauce uz A daļas 1.1. apakšpunktu	Detalizēti dati par katru reģistrēto transportlīdzekli <sup>(1)</sup>
a)	Ražotājs, ES standarta nosaukums <sup>(2)</sup>
	Ražotājs, <i>OEM</i> deklarācijā norādītais nosaukums PABEIGTS TRANSPORTLĪDZEKLIS/BĀZES TRANSPORTLĪDZEKLIS <sup>(3)</sup>
	Ražotājs, <i>OEM</i> deklarācijā norādītais nosaukums VAIRĀKOS POSMOS PABEIGTS TRANSPORTLĪDZEKLIS <sup>(3)</sup>
	Ražotāja nosaukums dalībvalsts reģistrā <sup>(2)</sup>
b)	Tipa apstiprinājuma numurs un tā paplašinājums
c)	Tips
	Variants
	Versija
d)	Marka
e)	Apstiprinātā transportlīdzekļa tipa kategorija
f)	Reģistrētā transportlīdzekļa kategorija
g)	Īpatnējās CO <sub>2</sub> emisijas (kombinētās) <i>NEDC</i> vērtība līdz 2020. gada 31. decembrim
	Īpatnējās CO <sub>2</sub> emisijas (kombinētās) <i>WLTP</i> vērtība
h)	Transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī BĀZES TRANSPORTLĪDZEKLIS
	Transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī VAIRĀKOS POSMOS PABEIGTS TRANSPORTLĪDZEKLIS/PABEIGTS TRANSPORTLĪDZEKLIS
i) <sup>(4)</sup>	Tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa

j)	Garenbāze
	Vadāmās ass (1. ass) šķērsbāze
	Pārējo asu (2. ass) šķērsbāze
k)	Degvielas tips
	Degvielas režīms
l)	Dzinēja darba tilpums (cm <sup>3</sup> )
m)	Elektroenerģijas patēriņš (Wh/km)
n)	Ekoinovācijas(-u) kods(-i)
	Ekoinovācijas(-u) radītie kopējie <i>NEDC</i> CO <sub>2</sub> emisiju aiztaupījumi līdz 2020. gada 31. decembrim
	Ekoinovācijas(-u) radītie kopējie <i>WLTP</i> CO <sub>2</sub> emisiju aiztaupījumi
o)	Transportlīdzekļa identifikācijas numurs
p)	<i>WLTP</i> testa masa
q)	Novirzes koeficients <i>De</i> (ja pieejams)
	Verifikācijas koeficients (ja pieejams)
r)	Transportlīdzekļu saimes identifikācijas numurs
s)	pilnuzlādes nobraukums (ja pieejams)
Direktīvas 2007/46/EK <sup>29</sup> I pielikuma 2.17.2. punkts	Iepriekš noteiktā papildmasa (attiecīgā gadījumā vairākposmu procesā apstiprinātiem transportlīdzekļiem)

<sup>29</sup> Vairākposmu procesā apstiprinātu transportlīdzekļu gadījumā masu nokomplektētā stāvoklī un bāzes transportlīdzekļa tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu var aizstāt ar iepriekš noteikto papildmasu, kas norādīta tipa apstiprinājuma informācijā saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.17.2. punktu.

## Piezīmes

- ( 1 ) Ja vairākos posmos procesā apstiprināta transportlīdzekļa gadījumā nevar sniegt datus par bāzes transportlīdzekli, dalībvalsts sniedz vismaz šajā formātā sagatavotus datus par vairākos posmos pabeigto transportlīdzekli.
- ( 2 ) Attiecībā uz valsts tipa apstiprinājumiem mazām sērijām (NSS) vai individuālajiem apstiprinājumiem (IVA) ražotāja nosaukumu norāda slejā "Ražotāja nosaukums dalībvalsts reģistrā", savukārt slejā "Ražotājs, ES standarta nosaukums" norāda "AA-NSS" vai "AA-IVA" atkarībā no konkrētā gadījuma. "AA-NSS" vai "AA-IVA" atkarībā no konkrētā gadījuma.
- ( 3 ) Vairākos posmos procesā apstiprinātu transportlīdzekļu gadījumā norāda (nepabeigtā/pabeigtā) bāzes transportlīdzekļa ražotāju. Ja informācija par bāzes transportlīdzekļa ražotāju nav pieejama, norāda tikai vairākos posmos pabeigtā transportlīdzekļa ražotāju.
- ( 4 ) Vairākos posmos procesā apstiprinātu transportlīdzekļu gadījumā norāda bāzes transportlīdzekļa tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu.
- ( 5 ) Vairākos posmos procesā apstiprinātu transportlīdzekļu gadījumā masu nokomplektētā stāvoklī un bāzes transportlīdzekļa tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu var aizstāt ar iepriekš noteikto papildmasu, kas norādīta tipa apstiprinājuma informācijā saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.17.2. punktu.

## IV PIELIKUMS

### **Atceltās regulas ar tajās secīgi veikto grozījumu uzskaitījumu**

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 443/2009	(OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.)
Komisijas Regula (ES) Nr. 397/2013	(OV L 120, 1.5.2013., 4. lpp.)
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 333/2014	(OV L 103, 5.4.2014., 15. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) 2015/6	(OV L 003, 7.1.2015., 1. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) 2017/1502	(OV L 221, 26.8.2017., 4. lpp.)
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 510/2011	(OV L 145, 31.5.2011., 1. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 205/2012	(OV L 072, 10.3.2012., 2. lpp.)
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 253/2014	(OV L 084, 20.3.2014., 38. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 404/2014	(OV L 121, 24.4.2014., 1. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) 2017/748	(OV L 113, 29.4.2017., 9. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) 2017/1499	(OV L 219, 25.8.2017., 1. lpp.)

## V PIELIKUMS

### ATBILSTĪBAS TABULA

Regula (EK) Nr. 443/2009	Komisijas Regula (ES) Nr. 510/2011	Šī regula
1. panta 1. daļa	1. panta 1. punkts	1. panta 1. punkts
1. panta otrā daļa	1. panta 2. punkts	1. panta 2. punkts
1. panta trešā daļa	–	1. panta 3. punkts
–	–	1. panta 4. punkts
2. panta 1. punkts	2. panta 1. punkts	2. panta 1. punkts
2. panta 2. punkts	2. panta 2. punkts	2. panta 2. punkts
2. panta 3. punkts	2. panta 3. punkts	2. panta 3. punkts
2. panta 4. punkts	2. panta 4. punkts	2. panta 4. punkts
3. panta 1. punkta ievaddaļa	3. panta 1. punkta ievaddaļa	3. panta 1. punkta ievaddaļa
3. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts	3. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts	3. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts
–	3. panta 1. punkta c), d) un e) apakšpunkts	3. panta 1. punkta c), d) un e) apakšpunkts
3. panta 1. punkta c) un d) apakšpunkts	3. panta 1. punkta f) un g) apakšpunkts	3. panta 1. punkta f) un g) apakšpunkts
3. panta 1. punkta e) apakšpunkts	3. panta 1. punkta j) apakšpunkts	–
3. panta 1. punkta f) un g) apakšpunkts	3. panta 1. punkta h) un i) apakšpunkts	3. panta 1. punkta h) un i) apakšpunkts
–	–	3. panta 1. punkta j), k) un l) apakšpunkts
3. panta 1. punkta k) apakšpunkts	–	–
3. panta 2. punkts	3. panta 2. punkts	3. panta 2. punkts
4. panta 1. punkts	–	–

–	–	4. panta 1. punkta ievaddaļa
–	–	4. panta 1. punkta a) apakšpunkts
–	4. panta pirmā daļa	4. panta 1. punkta b) apakšpunkts
–	–	4. panta 1. punkta c) apakšpunkts
–	4. panta otrā daļa	4. panta 2. punkts
4. panta otrā daļa	4. panta trešā daļa	4. panta 3. punkts
5. pants	5. pants	–
5.a pants	–	5. pants
6. pants	6. pants	–
7. panta 1. punkts	7. panta 1. punkts	6. panta 1. punkts
7. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunkts	7. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunkts	6. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunkts
–	–	6. panta 2. punkta d) apakšpunkts
7. panta 3. punkts	7. panta 3. punkts	6. panta 3. punkts
7. panta 4. punkts	7. panta 4. punkts	6. panta 4. punkts
7. panta 5. punkts	7. panta 5. punkts	6. panta 5. punkts
7. panta 6. punkts	7. panta 6. punkts	6. panta 6. punkts
7. panta 7. punkts	7. panta 7. punkts	6. panta 7. punkts
8. panta 1. punkts	8. panta 1. punkts	7. panta 1. punkts
8. panta 2. punkts	8. panta 2. punkts	7. panta 2. punkts
8. panta 3. punkts	8. panta 3. punkts	7. panta 3. punkts
8. panta 4. punkta pirmā un otrā daļa	8. panta 4. punkta pirmā un otrā daļa	7. panta 4. punkta pirmā un otrā daļa

8. panta 4. punkta trešā daļa	—	7. panta 4. punkta trešā daļa
8. panta 5. punkta pirmā daļa	8. panta 5. punkts	7. panta 5. punkta pirmā daļa
8. panta 5. punkta otrā daļa	8. panta 6. punkts	—
8. panta 6. punkts	8. panta 7. punkts	—
8. panta 7. punkts	—	7. panta 6. punkta pirmā daļa
—	—	7. panta 6. punkta otrā daļa
—	8. panta 8. punkts	—
8. panta 8. punkts	—	—
8. panta 9. punkts	8. panta 9. punkts	7. panta 7. punkts
—	—	7. panta 8. punkts
—	8. panta 10. punkts	7. panta 9. punkts
9. panta 1. punkts	9. panta 1. punkts	8. panta 1. punkts
9. panta 2. punkta pirmās daļas ievaddaļa	9. panta 2. punkta pirmās daļas ievaddaļa	8. panta 2. punkts
9. panta 2. punkta pirmās daļas a) apakšpunkts	9. panta 2. punkta pirmās daļas a) apakšpunkts	—
9. panta 2. punkta pirmās daļas b) apakšpunkts	9. panta 2. punkta pirmās daļas b) apakšpunkts	8. panta 2. punkts
9. panta 2. punkta otrā daļa	9. panta 2. punkta otrā daļa	8. panta 2. punkta otrā daļa
9. panta 3. punkts	9. panta 3. punkts	8. panta 3. punkts
9. panta 4. punkts	9. panta 4. punkts	8. panta 4. punkts
10. panta 1. punkta ievaddaļa	10. panta 1. punkta ievaddaļa	9. panta 1. punkta ievaddaļa

10. panta 1. punkta a), b), c), d) un e) apakšpunkts	10. panta 1. punkta a), b), c), d) un e) apakšpunkts	9. panta 1. punkta a), b), c), d) un e) apakšpunkts
–	–	9. panta 1. punkta f) apakšpunkts
10. panta 2. punkts	10. panta 2. punkts	9. panta 2. punkts
11. panta 1. punkts	11. panta 1. punkts	10. panta 1. punkts
11. panta 2. punkts	11. panta 2. punkts	10. panta 2. punkts
11. panta 3. punkts	11. panta 3. punkts	10. panta 3. punkts
11. panta 4. punkta pirmā daļa	–	10. panta 4. punkta pirmā daļa
11. panta 4. punkta otrās daļas ievaddaļa	–	10. panta 4. punkta otrās daļas ievaddaļa
11. panta 4. punkta otrās daļas a) apakšpunkts	–	10. panta 4. punkta otrās daļas a) apakšpunkts
11. panta 4. punkta otrās daļas b) apakšpunkts	–	–
11. panta 4. punkta otrās daļas c) apakšpunkts	–	10. panta 4. punkta otrās daļas b) apakšpunkts
11. panta 4. punkta trešā un ceturrtā daļa	–	10. panta 4. punkta trešā un ceturrtā daļa
11. panta 5. punkts	11. panta 4. punkts	10. panta 5. punkts
11. panta 6. punkts	11. panta 5. punkts	10. panta 6. punkts
11. panta 7. punkts	11. panta 6. punkts	10. panta 7. punkts
11. panta 8. punkts	11. panta 7. punkts	10. panta 8. punkts
11. panta 9. punkts	11. panta 8. punkts	10. panta 9. punkts
12. panta 1. punkta pirmā daļa	12. panta 1. punkta pirmā daļa	11. panta 1. punkta pirmā daļa
12. panta 1. punkta otrā daļa	–	11. panta 1. punkta otrā daļa

12. panta 1. punkta trešā daļa	12. panta 1. punkta otrā daļa	11. panta 1. punkta trešā daļa
–	–	11. panta 1. punkta ceturtā daļa
12. panta 2. punkts	12. panta 2. punkts	11. panta 2. punkts
12. panta 3. punkts	12. panta 3. punkts	11. panta 3. punkts
12. panta 4. punkts	12. panta 4. punkts	11. panta 4. punkts
–	–	12. panta 1. punkts
–	–	12. panta 2. punkts
–	–	12. panta 3. punkts
13. panta 1. punkts	–	–
–	–	13. panta virsraksts
–	–	13. panta 1. punkta pirmās daļas ievaddaļa
13. panta 2. punkta pirmā daļa	–	13. panta 1. punkta a) apakšpunkts
–	13. panta 2. punkts	13. panta 1. punkta b) apakšpunkts
		13. panta 1. punkta c) un d) apakšpunkts
13. panta 2. punkta otrā daļa	–	–
13. panta 2. punkta trešā daļa	–	13. panta 2. punkts
–	13. panta 1. punkts	14. panta 1. punkts
–	13. panta 4. punkts	–
–	13. panta 5. punkts	–
13. panta 3. punkts	13. panta 6. punkts	14. panta 2. punkts
13. panta 4. punkts	–	–
13. panta 5. punkts	–	–

13. panta 6. punkts	13. panta 3. punkts	–
13. panta 7. punkts	–	14. panta 3. punkts
14. panta 1. punkts	14. panta 1. punkts	15. panta 1. punkts
14. panta 2. punkts	14. panta 2. punkts	15. panta 2. punkts
14. panta 3. punkts	14. panta 3. punkts	15. panta 3. punkts
14.a panta 1. punkts	15. panta 3. punkts	16. panta 1. punkts
14.a panta 2. punkts	15. panta 1. punkts	16. panta 2. punkts
14.a panta 3. punkts	16. pants	16. panta 3. punkts
14.a panta 4. punkts	15. panta 2. punkts	–
14.a panta 5. punkts	17. pants	–
–	–	17. pants
15. pants	–	17. pants
16. pants	18. pants	18. pants
I pielikums	–	I pielikuma A daļa
–	I pielikums	I pielikuma B daļa
II pielikuma A daļa	–	II pielikuma A daļa
II pielikuma B daļa	–	–
II pielikuma C daļa	–	II pielikuma B daļa
–	II pielikums	III pielikums
–	–	IV pielikums
–	–	V pielikums