



Briselē, 2018. gada 10. oktobrī
(OR. en)

12692/18

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

**CODEC 1577
CLIMA 172
ENV 634
TRANS 423
MI 677
IA 292
PE 119**

INFORMATĪVA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
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 ₂ emisiju samazināšanai un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (pārstrādāta redakcija) – Eiropas Parlamenta sēdes iznākums (Strasbūra, 2018. gada 1.–4. oktobris)

I. IEVADS

Referente *Miriam DALLI* kundze (S&D, MT) Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas vārdā iesniedza ziņojumu ar 70 grozījumiem (grozījumi Nr. 1–70) regulas priekšlikumā.

PPE un *ECR* grupas kopā iesniedza vēl septiņus grozījumus (grozījumi Nr. 71–76; Nr. 79). *PPE* grupa iesniedza divus grozījumus (grozījumi Nr. 77–78), *S&D* grupa iesniedza trīs grozījumus (grozījumi Nr. 80–82). *EFDD* grupa iesniedza divus grozījumus (grozījumi Nr. 83–84). *Verts/ALE* grupa iesniedza deviņus grozījumus (grozījumi Nr. 85–93). *ALDE* grupa iesniedza sešus grozījumus (grozījumi Nr. 94–99).

II. BALSOJUMS

Plenārsēdes balsojumā 2018. gada 30. oktobrī tika pieņemti regulas priekšlikuma grozījumi Nr. 1–18, 20–27, 30–63, 65–69, 80–82, 95–96 un 98–99. Citi grozījumi netika pieņemti. Pieņemtie grozījumi ir izklāstīti pielikumā.

Balsojuma beigās priekšlikums tika nosūtīts atpakaļ komitejai, ievērojot Eiropas Parlamenta Reglamenta 59. panta 4. punkta 4. apakšpunktu, tādējādi nepabeidzot Parlamenta pirmo lasījumu un sākot sarunas ar Padomi.

**Emisiju standarti jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem
vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ***I**

Eiropas Parlamenta 2018. gada 3. oktobrī pieņemtie grozījumi priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisiju samazināšanai un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (pārstrādāta redakcija) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Parastā likumdošanas procedūra – pārstrādāšana)

¹ Jautājums tika nodots atpakaļ atbildīgajai komitejai starpiestāžu sarunām saskaņā ar 59. panta 4. punkta ceturto daļu (A8-0287/2018).

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums

3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

3) *Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģijā¹⁶ ir skaidri noteikti šādi vērienīgi mērķi: 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.

Grozījums

3) *Transports ir vienīgā nozīmīgā Savienības nozare, kurā siltumnīcefekta gāzu emisijas joprojām pieaug. Lai izpildītu saistības, ko Savienība uzņēmas Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCC) Pušu konferences 21. sanāksmē, kas notika 2015. gadā Parīzē, ir jāpaātrina visas transporta nozares dekarbonizācija, un šīs nozares radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām līdz gadsimta vidum būtu pastāvīgi jātuvojas nulles emisiju līmenim. Turklāt ir nekavējoties krasi jāsamazina transporta radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas būtiskā mērā apdraud mūsu veselību un vidi.* 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.

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums 4.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4a) Pētniecības, piegādes, pārstrādes un ražošanas stratēģiju izstrāde ar mērķi sekmēt attīstību vieglo sastāvdaļu projektēšanas jomā ir būtiska, lai autobūves nozarē veicinātu pāreju uz mazoglekļa tehnoloģijām. Tā kā bioekonomikai un atjaunojamiem, pārstrādājamiem un ilgtspējīgiem produktiem, ko tā spēj nodrošināt, ir aizvien nozīmīgāka loma, aizvien vairāk pētījumu tiek veikti par dabīgo šķiedru izejvielām un to kompozītmateriāliem. Šo norīšu pamatā ir jābūt izpratnei par ierobežojumiem saistībā ar dabas resursiem, zemes pieejamību un līdz ar to nepieciešamību piedāvāt ilgtspējīgus risinājumus attiecībā uz nolietotiem transportlīdzekļiem.

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums 4.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4b) Lai īstenotu sociāli pieņemamu un taisnīgu pāreju uz bezemisiju mobilitāti līdz gadsimta vidum, ir jāveic izmaiņas visā autobūves vērtību ķēdē, ņemot vērā iespējamo nelabvēlīgo ietekmi uz iedzīvotājiem un reģioniem visās dalībvalstīs. Ir svarīgi ņemt vērā pārejas sociālo ietekmi un proaktīvi risināt jautājumu par ietekmi uz darbvietām. Tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi pašreizējos pasākumus papildināt ar mērķtiecīgām

programmām Savienības, valstu un reģionālā līmenī darba ņēmēju pārkvalificēšanai, prasmju uzlabošanai un pārcelšanai citā darbā, kā arī izglītības un darba meklēšanas iniciatīvām nelabvēlīgi ietekmētajās kopienās un reģionos, tās īstenojot ciešā dialogā ar sociālajiem partneriem un kompetentajām iestādēm.

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums 4.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4c) Sekmīgai pārejai uz bezemisiju mobilitāti ir vajadzīgs vienots politikas satvars attiecībā uz transportlīdzekļiem, infrastruktūru, elektrotīkliem, ilgtspējīgu akumulatoru ražošanu, piegādi un pārstrādi, kurā ekonomikas un nodarbinātības stimuli visā Savienībā darbojas kopā valstu, reģionālā un vietējā līmenī un saņem atbalstu no spēcīgākiem Savienības finansēšanas instrumentiem.

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums

6. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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.*

Grozījums

6) *Autotransporta radīto emisiju līmenis joprojām ir būtiski augstāks nekā 1990. gadā, tādēļ tas neitralizē samazinājumus, kas cīņā pret klimata pārmaiņām panākti citās nozarēs.*

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums

9. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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. *Tomēr šajā novērtējumā arī tika secināts, ka faktiski panāktie CO₂ ietaupījumi ir ievērojami mazāki nekā tie, uz ko norādīja tipa apstiprināšanas testu rezultāti, un ka tipa apstiprināšanas testu*

un faktisko emisiju rādītāju neatbilstība ir būtiski mazinājusi CO₂ emisiju standartu efektivitāti, kā arī patērētāju uzticēšanos jauno transportlīdzekļu degvielas ietaupījuma iespējām.

Grozījums Nr. 7

Regulas priekšlikums 10.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

10a) Lai nodrošinātu šīs regulas efektivitāti, CO₂ emisiju samazinājums būtu jāpanāk transportlīdzekļa normālas ekspluatācijas un lietošanas apstākļos. Tādēļ ir lietderīgi šajā regulā iekļaut manipulācijas ierīču stingru aizliegumu un paredzēt iestādēm līdzekļus, ar kuru palīdzību var nodrošināt šā aizlieguma ievērošanu.

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums 12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

12) ***Ir svarīgi, lai***, nosakot CO₂ 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.

12) Nosakot CO₂ emisiju samazināšanas prasības, transportlīdzekļu ražotājiem visā Savienībā arī turpmāk ***tieka*** nodrošināta paredzamība un plānošanas drošība attiecībā uz visiem jaunajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem Savienībā.

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

12a) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/94/EK^{1a} novērtējumā, ko Komisija veica 2016. gadā, tika konstatēts, ka jāturpina tiesību akta precizēšana un vienkāršošana, lai varētu palielināt tā atbilstību, efektivitāti, lietderību un saskaņotību. Komisijas Ieteikuma (ES) 2017/948^{1b} mērķis ir veicināt Direktīvas 1999/94/EK saskaņotu piemērošanu. Katrā ziņā labāk izstrādātas un saskaņotākas Savienības prasības par automobiļu marķēšanu, kas patērētājiem nodrošina salīdzināmu, uzticamu un ērti lietojamu informāciju par mazemisiju transportlīdzekļu priekšrocībām, tostarp informāciju par gaisu piesārņojošām vielām un ekspluatācijas izmaksām, kā arī informāciju par CO₂ emisijām un degvielas patēriņu, varētu veicināt degvielas izmantojuma ziņā visefektīvāko un videi nekaitīgāko automobiļu izmantošanu visā Savienībā. Šo iemeslu dēļ Komisijai būtu jāpārskata Direktīva 1999/94/EK vēlākais līdz 2019. gada 31. decembrim un jānāk klajā ar attiecīgu tiesību akta priekšlikumu. Turklāt līdzīgi vieglajiem pasažieru automobiļiem arī vieglo komerciālo transportlīdzekļu nozare varētu gūt labumu no šādas degvielas ekonomijas un CO₂ emisiju marķējuma ieviešanas. Tāpēc Komisijai būtu arī jāanalizē minētās iespējas šajā nozarē un vajadzības gadījumā jāiesniedz attiecīgi tiesību aktu priekšlikumi.

^{1a} Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 13. decembra Direktīva 1999/94/EK attiecībā uz

patērētājiem domātas informācijas pieejamību par degvielas ekonomiju un CO₂ emisijām saistībā ar jaunu vieglo automobiļu tirdzniecību (OV L 12, 18.1.2000., 16. lpp.).

^{1b} Komisijas 2017. gada 31. maija Ieteikums (ES) 2017/948 par to degvielas patēriņa un CO₂ emisijas vērtību izmantošanu, kurām veikta tipa apstiprināšana un kuras izmērītas atbilstoši pasaulē saskaņotajai vieglo transportlīdzekļu testēšanas procedūrai, kad patērētājiem tiek darīta pieejama informācija saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/94/EK (OV L 142, 2.6.2017., 100. lpp.).

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums

13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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 nozarei arī skaidri un savlaicīgi aicina nekavēties ar energoefektīvu tehnoloģiju un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu laišanu tirgū.

Grozījums

13) 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 ***Savienības*** klimata un enerģētikas mērķrādītāju ***2030. gadam un turpmākajiem gadiem*** sasniegšanā. Šī pakāpeniskā pieeja autobūves nozarei arī skaidri un savlaicīgi aicina nekavēties ar energoefektīvu tehnoloģiju un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu laišanu tirgū. ***Turklāt, lai saglabātu emisiju samazināšanas tendenci arī pēc 2030. gada, no 2031. gada 1. janvāra būtu jāpiemēro vismaz tāda pati emisiju samazinājuma līkne nolūkā turpināt nozares dekarbonizāciju saskaņā ar Parīzes nolīguma saistībām.***

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums

14. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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 rada lielu iekšējo tirgu un atbalsta tehnoloģisko attīstību un inovācijas, tostarp **īpaši stimulē** bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu **jomu**.

Grozījums

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. ***Ja Savienības ražošanā pārāk vēlū tiks īstenota nepieciešamā pāreja uz citiem enerģijas veidiem transporta nozarē, tā var zaudēt savu vadošo lomu.*** Lai saglabātu konkurētspēju pasaulē un piekļuvi tirgiem, Savienībai ir vajadzīgs tāds tiesiskais regulējums, kas rada lielu iekšējo tirgu un atbalsta tehnoloģisko attīstību un inovācijas, tostarp ***konkrēts politikas mehānisms*** bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu **jomā**.

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums

14.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

14a) Sasniegt ilgtermiņa mērķi panākt pilnībā dekarbonizētu Savienības mobilitāti nebūs iespējams bez tehnoloģiskās inovācijas un tehniskā progresā. Paturot to prātā, kā arī ņemot vērā aizvien lielāku starptautisko konkurenci, ir svarīgi, lai Savienība un dalībvalstis turpinātu centienus pēīt un izstrādāt iniciatīvas, ar ko sekmē iespējamās sinerģijas nozarē līdzīgi nesenajai Eiropas Akumulatoru alianses iniciatīvai, un atbalstītu publiskās un privātās investīcijas Savienības autobūves

nozares pētniecībā un inovācijā, lai šajā nozarē saglabātu Savienības tehnoloģisko vadību un ilgtermiņā nodrošinātu tās rūpnieciskās bāzes ilgtspēju, nozares efektivitāti un konkurētspēju pasaules tirgū.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums

15. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

15) Būtu jāievieš īpašs **politikas** mehānisms, lai veicinātu **un paātrinātu** pāreju uz bezemisiju mobilitāti. **Šo kreditēšanas un debetēšanas mehānismu** vajadzētu veidot tā, lai veicinātu Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstību **un nodrošinātu investīciju noteiktību nepieciešamās uzlādes infrastruktūras savlaicīgai un atbilstīgai izvēršanai.**

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums

16. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

16) Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvara līmeņa noteikšanai ES autoparkā, kā arī labi izstrādātu mehānismu izmantošanai konkrēta ražotāja īpatnējo CO₂ 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.

Grozījums

16) **Stabila** bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvara līmeņa noteikšanai ES autoparkā, kā arī labi izstrādātu mehānismu izmantošanai konkrēta ražotāja īpatnējo CO₂ mērķrādītāju koriģēšanai, pamatojoties uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru attiecīgā ražotāja autoparkā, vajadzētu būt spēcīgam un drošam signālam šādu transportlīdzekļu izstrādei, ieviešanai **un tirdzniecībai**, vienlaikus joprojām ļaujot uzlabot parasto iekšdedzes motoru efektivitāti.

Grozījums Nr. 15

Regulas priekšlikums

17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

17) Nosakot **kredītus** attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju **transportlīdzekļiem**, ir lietderīgi ņemt vērā atšķirības starp transportlīdzekļu CO₂ emisijām. Koriģēšanas mehānismam vajadzētu nodrošināt, ka īpatsvara līmeņa pārsniegšanas gadījumā ražotāja īpatnējam CO₂ 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.

Grozījums

17) Nosakot **kritērijus** attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju **transportlīdzekļu īpatsvaru**, ir lietderīgi ņemt vērā atšķirības starp transportlīdzekļu CO₂ emisijām. Koriģēšanas mehānismam vajadzētu nodrošināt, ka īpatsvara līmeņa pārsniegšanas gadījumā ražotāja īpatnējam CO₂ mērķrādītājam vajadzētu palielināties, **ņemot vērā to, ka ražotājam, kas nav sasniedzis konkrēto īpatsvaru, būs jāpanāk atbilstība stingrākam CO₂ mērķrādītājam**. 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.

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums

17.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

17a) Ir jāveic savlaicīgi un pietiekami ieguldījumi gan bezemisiju, gan mazemisiju transportlīdzekļu ražošanā un izvēršanā, kā arī kopējā nepieciešamajā atbalsta infrastruktūrā, tostarp ilgtspējīgā akumulatoru ražošanā, piegādē un pārstrādē. Savienības un valstu līmenī ir efektīvi jāsadarbojas dažādiem atbalsta instrumentiem, ar ko mobilizē un stimulē būtiskas publiskās un privātās investīcijas. Ir ātri jāizveido uzlādes un uzpildes

infrastruktūra, lai nodrošinātu patērētāju uzticēšanos un uzņēmējdarbības noteiktību transportlīdzekļu ražotājiem. Tādēļ būtu jāatbalsta akumulatoru un akumulatoru daļu ražošana Savienībā, ja iespējams, netālu no transportlīdzekļu ražošanas vietām.

Grozījums Nr. 17

Regulas priekšlikums

23. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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 ***un to pazemināt***, jo īpaši, lai ņemtu vērā oficiālās testa procedūras izmaiņu ietekmi. Ir lietderīgi arī precizēt, kā saistībā ar mērķrādītāju ievērošanu aprēķināmi aiztaupījumi.

Grozījums Nr. 18

Regulas priekšlikums

25.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

25a) Gadījumos, kad elektriska akumulatora u

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums

37. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

37) Jaunu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu īpatnējās CO₂ 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 jāaskaņo 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.

Grozījums

37) Jaunu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu īpatnējās CO₂ 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, būtu jāaskaņo 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.

Grozījums Nr. 21

Regulas priekšlikums

38. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

38) Tas, kā ražotājs ir sasniedzis mērķus saskaņā ar šo regulu, būtu jānovērtē Savienības mērogā. Ražotājiem, kuru vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz ar šo regulu atļautās emisijas, attiecībā uz katru kalendāro gadu būtu jāmaksā par pārsniegtajām emisijām. Summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām,

Grozījums

38) Tas, kā ražotājs ir sasniedzis mērķus saskaņā ar šo regulu, būtu jānovērtē Savienības mērogā. Ražotājiem, kuru vidējās īpatnējās CO₂ 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.

būtu jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem *un jāizmanto, lai sekmētu taisnīgu pāreju uz bezemisiju mobilitāti. Šīs summas būtu arī jāizmanto, lai papildinātu mērķtiecīgas programmas to darba ņēmēju pārkvalificēšanai, prasmju uzlabošanai un izglītošanai, kurus skar strukturālas pārmaiņas autobūves nozarē, un darbaspēka pārdales un darba meklēšanas iniciatīvām, ko īsteno ciešā dialogā ar sociālajiem partneriem, kopienām un kompetentajām iestādēm reģionos, kurus skar darbaspēka pārorientācija.*

Grozījums Nr. 22

Regulas priekšlikums

41. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

41) Šajā regulā noteikto CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju iedarbīgums praksē ir ļoti atkarīgs no oficiālās testa procedūras reprezentativitātes. Saskaņā ar atzinumu, kas saņemts, izmantojot zinātnisko konsultāciju mehānismu (SAM)²³, un Eiropas Parlamenta ieteikumu pēc tā veiktas izmeklēšanas saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē²⁴, vajadzētu ieviest mehānismu, ar kuru novērtē, cik reprezentatīvas reālos ekspluatācijas apstākļos ir tās transportlīdzekļu CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151. Komisijai vajadzētu būt pilnvarām nodrošināt *šādu* datu publisku pieejamību un, *ja nepieciešams*, izstrādāt procedūras, kas vajadzīgas, lai *konstatētu, kādi dati* nepieciešami šādu novērtējumu veikšanai, *un lai tos vāktu.*

Grozījums

41) Šajā regulā noteikto CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju iedarbīgums praksē ir ļoti atkarīgs no oficiālās testa procedūras reprezentativitātes. Saskaņā ar atzinumu, kas saņemts, izmantojot zinātnisko konsultāciju mehānismu (SAM)²³, un Eiropas Parlamenta ieteikumu pēc tā veiktas izmeklēšanas saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē²⁴, vajadzētu ieviest mehānismu, ar kuru novērtē, cik reprezentatīvas reālos ekspluatācijas apstākļos ir tās transportlīdzekļu CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151. ***Drošākais veids, kā nodrošināt tipa apstiprināšanas rādītāju atbilstību reāliem braukšanas apstākļiem, ir ieviest CO₂ emisiju testu reālos braukšanas apstākļos. Šajā nolūkā Komisijai, izmantojot deleģētos aktus un apsverot pārvietojamu emisiju mērīšanas sistēmu (PEMS) izmantošanas piemēroftību, būtu jāizstrādā CO₂ emisiju tests reālos braukšanas apstākļos un tas jāievieš vēlākais divus gadus pēc šīs***

regulas piemērošanas dienas. Tomēr līdz minētā testa piemērošanas brīdim atbilstība šai regulai būtu jānodrošina, izmantojot degvielas patēriņa mērierīču datus, ko paziņojuši ražotāji un ko vērtē saistībā ar robežvērtību, kuru katram ražotājam nosaka 2021. gadā kā procentuālu starpību, ko nedrīkst pārsniegt. Komisijai vajadzētu būt pilnvarām nodrošināt degvielas patēriņa datu publisku pieejamību un izstrādāt procedūras, kas vajadzīgas, lai paziņotu tādus datus, kas nepieciešami šādu novērtējumu veikšanai. Ja tiek konstatēts, ka ražotājs nenodrošina atbilstību šajā regulā paredzētajām prasībām par CO₂ emisijām reālos braukšanas apstākļos, Komisijai būtu jāveic attiecīgi pasākumi.

²³ Augsta līmeņa zinātnisko padomdevēju grupa, zinātniskais atzinums 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

²⁴ Eiropas Parlamenta 2017. gada 4. aprīļa ieteikums Padomei un Komisijai, ņemot vērā izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē (2016/2908(RSP)).

²³ Augsta līmeņa zinātnisko padomdevēju grupa, zinātniskais atzinums 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

²⁴ Eiropas Parlamenta 2017. gada 4. aprīļa ieteikums Padomei un Komisijai, ņemot vērā izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē (2016/2908(RSP)).

Grozījums Nr. 23

Regulas priekšlikums 41.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

41a) Pašreiz nav saskaņota veida, kā novērtēt mazas noslodzes komerciālo transportlīdzekļu aprites cikla emisijas. Komisijai būtu lietderīgi līdz 2026. gada nogalei veikt šādu analīzi, lai sniegtu plašu priekšstatu par mazas noslodzes komerciālo transportlīdzekļu nozares radītajām oglekļa emisijām. Šajā nolūkā

Komisijai, izmantojot deleģētos aktus, būtu jāizstrādā kopēja Savienības metodika konsekventai datu ziņošanai, kas ražotājiem no 2025. gada jāveic par to tirgū laisto visu veidu degvielas un piedziņas sistēmu transportlīdzekļu aprites cikla CO₂ emisijām. Minētajai metodikai arī jāatbilst attiecīgajiem ISO standartiem un jāņem vērā globālās sasilšanas potenciāls, ko rada emisijas aprites ciklā no degvielas ieguves līdz uzpildes stacijām, no uzpildes stacijām līdz izmantošanai transportlīdzekļos, ražošanas laikā un aprites cikla beigās. Komisijas veiktās analīzes pamatā jābūt ražotāju sniegtajiem datiem, kā arī citiem pieejamiem attiecīgajiem datiem.

Grozījums Nr. 80

Regulas priekšlikums

42. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(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 novērtēt arī šīs regulas efektivitāti, lai būtu iespējams koordinēti un saskaņoti novērtēt pasākumus, kas īstenoti saskaņā ar visiem šiem instrumentiem.*

Grozījums

(42) Ir lietderīgi 2023. gadā novērtēt šīs regulas efektivitāti, lai būtu iespējams *savlaicīgi, pārredzami*, koordinēti un saskaņoti novērtēt *tās īstenošanu un paveikto izvirzīto mērķrādītāju sasniegšanā saskaņā ar paredzēto grafiku, tostarp attiecībā uz paveikto saskaņā ar Kopīgo centienu regulu un Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas direktīvu.*

Grozījums Nr. 24

Regulas priekšlikums

46. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

46) Lai grozītu vai papildinātu šīs regulas noteikumu nebūtiskus elementus pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai, lai grozītu II un III pielikumu attiecībā uz datu prasībām un datu parametriem, lai papildinātu noteikumus par to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpi no īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, noteikumus par saturu, ko ietver pieteikumos par atkāpes piemērošanu, un noteikumus par īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas programmu saturu un izvērtēšanu, lai pielāgotu 13. pantā minēto M₀ un TM₀ skaitli, 11. pantā minēto maksimālo vērtību 7g CO₂/km un koriģētu I pielikuma formulas, kas minētas 14. panta 3. punktā. 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. Jo īpaši, lai nodrošinātu vienlīdzīgu dalību deleģēto aktu sagatavošanā, Eiropas Parlamentam un Padomei visi dokumenti būtu jāsaņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un to ekspertiem vajadzētu sistemātiski būt piekļuvei to Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kuras nodarbojas ar deleģēto aktu sagatavošanu.

Grozījums

46) Lai grozītu vai papildinātu šīs regulas noteikumu nebūtiskus elementus pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai, lai grozītu II un III pielikumu attiecībā uz datu prasībām un datu parametriem, ***lai paredzētu prasības, ar ko nodrošina manipulācijas ierīču aizlieguma ievērošanu un 4. panta 3.c punktā minētās paplašinātās dokumentu paketes prasīto saturu, lai paredzētu noteikumus un procedūras ziņošanai par 7. panta 8.a punktā minētajām aprītes cikla emisijām***, lai papildinātu noteikumus par to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpi no īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, noteikumus par saturu, ko ietver pieteikumos par atkāpes piemērošanu, un noteikumus par īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas programmu saturu un izvērtēšanu, lai pielāgotu 13. pantā minēto M₀ un TM₀ skaitli, 11. pantā minēto maksimālo vērtību 7 g CO₂/km, ***lai izstrādātu 12. panta 1.a punktā minēto CO₂ emisiju testu reālos braukšanas apstākļos*** un koriģētu I pielikuma formulas, kas minētas 14. panta 3. punktā. 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. Jo īpaši, lai nodrošinātu vienlīdzīgu dalību deleģēto aktu sagatavošanā, Eiropas Parlamentam un Padomei visi dokumenti būtu jāsaņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un to ekspertiem vajadzētu sistemātiski būt piekļuvei to Komisijas ekspertu grupu

Grozījums Nr. 25

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Ar šo regulu nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, lai nodrošinātu iekšējā tirgus **pienācīgu darbību**.

Grozījums

1. Ar šo regulu nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, lai **sasniegtu Savienības klimata politikas mērķus un** nodrošinātu **klimata jomā uzņemto saistību izpildi starptautiskā mērogā tādā veidā, kas atbilst** iekšējā tirgus **pienācīgai darbībai**.

Grozījums Nr. 26

Regulas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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 **20 %**, 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 **20 %**, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.1. punktu.

Grozījums Nr. 27

Regulas priekšlikums

1. pants – 4. punkts – 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

No 2025. gada 1. janvāra attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru piemēros sliekšni, kas vienāds ar 20 % no jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu pārdošanas apjoma 2025. gadā un ko noteiks saskaņā ar attiecīgi I pielikuma A daļas 6.3. punktu un I pielikuma B daļas 6.3. punktu.

Grozījums Nr. 81 un 95

Regulas priekšlikums

1. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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 **30 %**, to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.1.2. 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.

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 **40 %**, 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 **40 %**, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.2. punktu.

Grozījums Nr. 96

Regulas priekšlikums

1. pants — 5. punkts — 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

No 2030. gada 1. janvāra attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru piemēros sliekšni, kas vienāds ar 35 % no jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu pārdošanas apjoma 2030. gadā un ko noteiks saskaņā ar attiecīgi I pielikuma A daļas 6.3. punktu un I pielikuma B daļas 6.3. punktu.

Grozījums Nr. 30

Regulas priekšlikums

2. pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) N₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, kuru standartmasa nepārsniedz 2610 kg, un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam (“viegļie komerciālie transportlīdzekļi”), kuri tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības (“jauni viegļie komerciālie transportlīdzekļi”).

b) N₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, kuru standartmasa nepārsniedz 2610 kg, un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam (“viegļie komerciālie transportlīdzekļi”), kuri tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības (“jauni viegļie komerciālie transportlīdzekļi”).
Komisija saskaņā ar šīs regulas mērķiem ir pilnvarota vajadzības gadījumā atjaunināt atsauces masas ierobežojumu (2610 kg) vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuriem izmanto alternatīvu degvielu un kuru masa pieaug

piedziņas un enerģijas glabāšanas sistēmu (piemēram, akumulatoru) dēļ, kas ir smagākas nekā tradicionālajos transportlīdzekļos izmantotās.

Grozījums Nr. 31

Regulas priekšlikums

2. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.a Šo regulu piemēro ar alternatīvu degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 3500 kg, taču nav lielāka par 4250 kg, ar noteikumu, ka šī papildu masa virs 3500 kg ir vienīgi piedziņas sistēmas papildu masas dēļ salīdzinājumā ar piedziņas sistēmas masu tāda paša izmēra transportlīdzeklī, kas aprīkots ar parastu iekšdedzes dzinēju ar dzirksteļaiždedzi vai kompresijas aizdedzi.

Grozījums Nr. 32

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. punkts – na apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

na) “manipulācijas ierīce” ir konstrukcijas elements, kas nosaka temperatūru, transportlīdzekļa ātrumu, dzinēja apgriezienus (RPM), pārnese, kolektora vakuumu vai citus parametrus, lai aktivizētu, modulētu, aizkavētu vai pārtrauktu jebkādas tādas sistēmas vai sistēmas daļas darbību, kura palielina CO₂ emisijas apstākļos, kas ir saprātīgi paredzami normālā transportlīdzekļa ekspluatācijā un izmantošanā;

Grozījums Nr. 33

Regulas priekšlikums

4. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a *Ražotājs transportlīdzekļus aprīko tā, lai sistēmas un komponenti, kas varētu ietekmēt emisijas, tiktu projektēti, konstruēti un samontēti tā, lai ražotāja vieglie pasažieru automobiļi vai vieglie komerciālie transportlīdzekļi normālos lietošanas apstākļos atbilstu šajā regulā un tās īstenošanas pasākumos paredzētajiem īpatnējo emisiju mērķrādītājiem un citām prasībām.*

Grozījums Nr. 34

Regulas priekšlikums

4. pants – 3.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.b *Ir aizliegts izmantot manipulācijas ierīces. Aizliegumu nepiemēro, ja:*

- a)** *ierīce ir nepieciešama dzinēja aizsardzībai pret bojājumiem vai negadījumiem un drošai transportlīdzekļa darbībai;*
- b)** *ierīce darbojas tikai tādā apjomā, kāds nepieciešams dzinēja iedarbināšanai; vai*
- c)** *minētie nosacījumi ir būtiskā mērā iekļauti testa procedūrās, kas minētas 1. pantā.*

Grozījums Nr. 35

Regulas priekšlikums

4. pants – 3.c punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.c *Lai apstiprinātājas iestādes varētu novērtēt atbilstību šā panta 3.a un 3.b punktam, ražotājs nodrošina paplašinātu dokumentācijas paketi. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģēto aktu saskaņā ar 16. pantu, lai šajā regulā iekļautu prasības, kuru mērķis ir nodrošināt, ka tiek ievērots manipulācijas ierīču izmantošanas aizliegums, un paplašinātās dokumentācijas paketes nepieciešamo saturu.*

Grozījums Nr. 36

Regulas priekšlikums

7. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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 izraudzītajiem 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 CO₂ emisijas vieglajiem pasažieru automobiļiem, kuriem nav tipa apstiprinājuma saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, tiek mērītas un reģistrētas atbilstības sertifikātā.

1. Saskaņā ar II un III pielikuma A **daļu** 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 izraudzītajiem importētājiem vai pārstāvjiem katrā dalībvalstī. Dalībvalstis **nodrošina**, ka par reģistrāciju atbildīgo iestāžu darbība ir pārredzama. Katra dalībvalsts nodrošina, ka īpatnējās CO₂ emisijas vieglajiem pasažieru automobiļiem, kuriem nav tipa apstiprinājuma saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, tiek mērītas un reģistrētas atbilstības sertifikātā.

Grozījums Nr. 37

Regulas priekšlikums

7. pants – 4. punkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Reģistrs ir publiski pieejams.

Grozījums

Reģistrs ir publiski pieejams, **tostarp digitālā formātā.**

Grozījums Nr. 38

Regulas priekšlikums

7. pants – 5. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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

Grozījums Nr. 39

Regulas priekšlikums

7. pants – 8. punkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Komisija **drīkst pieņemt** 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.

Grozījums

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.

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

8.a No 2025. gada 1. janvāra ražotāji, pamatojoties uz Savienības līmenī saskaņotu metodiku, paziņo Komisijai visu to jauno vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu aprites cikla CO₂ emisijas, ko tie laiž tirgū, sākot no minētā datuma. Šajā nolūkā Komisija ne vēlāk kā 2022. gada 31. decembrī saskaņā ar 16. pantu pieņem deleģētos aktus šīs regulas papildināšanai, paredzot sīki izstrādātus noteikumus par procedūrām, kā ziņot par visa aprites cikla CO₂ emisijām, kuras rada visu veidu degvielas un piedziņas sistēmu transportlīdzekļi, kas reģistrēti Savienības tirgū.

Komisija ne vēlāk kā līdz 2026. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā iekļauta analīze par jauno mazas noslodzes transportlīdzekļu kopējām aprites cikla emisijām Savienībā, tostarp analīze par iespējamu regulatīvu pasākumu variantiem, lai panāktu mērķtiecīgākus turpmākos politikas centienus emisiju samazināšanai nozarē. Šo analīzi dara publiski pieejamu.

Grozījums Nr. 41

Regulas priekšlikums

8. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

4. Maksas par pārsniegtajām emisijām uzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.

Grozījums

4. Maksas par pārsniegtajām emisijām uzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem. ***Minētās summas izmanto to Savienības un valstu pasākumu papildināšanai, ko veic ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem, lai veicinātu prasmju veidošanu un darba ņēmēju pārdali autobūves nozarē visās skartajās dalībvalstīs, jo īpaši reģionos un kopienās, kuras pāreja skar visvairāk, nolūkā veicināt taisnīgu pāreju uz bezemisiju mobilitāti.***

Grozījums Nr. 42

Regulas priekšlikums

10. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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 CO₂ emisijas, kā arī ņemot vērā ražotā vieglā komerciālā transportlīdzekļa tipa tirgus īpatnības. Pieteikumu iesniedz vēlākais līdz tā gada 31. oktobrim, kurš ir pirmais gads, kurā atkāpi piemēro.

Grozījums

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 CO₂ emisijas, kā arī ņemot vērā ražotā ***vieglā automobiļa vai*** vieglā komerciālā transportlīdzekļa tipa tirgus īpatnības. Pieteikumu iesniedz vēlākais līdz tā gada 31. oktobrim, kurš ir pirmais gads, kurā atkāpi piemēro.

Grozījums Nr. 43

Regulas priekšlikums

11. pants – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Šādas tehnoloģijas ņem vērā tikai tad, ja to vērtēšanā izmantotā metodoloģija var sniegt pārbaudāmus, atkārtojamus un salīdzināmus rezultātus, ***un tikai tad, ja vispārēji harmonizētajā vieglo transportlīdzekļu testa procedūrā (WLTP) noteiktā vērtība netiek papildināta vai aizstāta ar citiem datiem, kas vairāk atbilst emisijām reālos braukšanas apstākļos.***

Grozījums Nr. 44

Regulas priekšlikums

11. pants – 1. punkts – 3.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

12 mēnešu laikā pēc inovatīvas tehnoloģijas vai inovatīvu tehnoloģiju kopuma apstiprināšanas šādas inovatīvas tehnoloģijas vai inovatīvu tehnoloģiju kopuma piegādātājs vai ražotājs sniedz pierādījumus, pamatojoties uz sērijveida transportlīdzekļu emisiju testu reālos braukšanas apstākļos rezultātiem, nolūkā apliecināt šādas tehnoloģijas vai kopuma sniegto ieguldījumu.

Grozījums Nr. 45

Regulas priekšlikums

11. pants – 1. punkts – 4. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Sākot ar 2025. gadu, Komisija drīkst koriģēt šo maksimālo vērtību, **to samazinot**. Šādas korekcijas ievieš, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu.

Grozījums Nr. 46

Regulas priekšlikums

11. pants – 2. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

d) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst piemērot obligātus noteikumus saistībā ar papildu pasākumiem, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO₂/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.

Grozījums

d) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst piemērot obligātus noteikumus saistībā ar papildu pasākumiem, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO₂/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 **un apkures** sistēmu efektivitātes uzlabojumiem.

Grozījums Nr. 47

Regulas priekšlikums

12. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Komisija uzrauga un novērtē, cik reprezentatīvas reālos apstākļos ir CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151. ***Komisija nodrošina, ka sabiedrība tiek informēta par reprezentativitātes izmaiņām laika gaitā.***

Grozījums

1. Komisija uzrauga un novērtē, cik reprezentatīvas reālos apstākļos ir CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151.

Grozījums Nr. 48

Regulas priekšlikums

12. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.a Lai nodrošinātu 1. punktā minēto reprezentativitāti, atbilstību šīs regulas prasībām no 2023. gada 1. janvāra mēra, izmantojot CO₂ emisiju testu reālos braukšanas apstākļos. Komisija vēlākais divus gadus pēc šīs regulas piemērošanas dienas pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu nolūkā papildināt šo regulu, izstrādājot CO₂ emisiju testu reālos braukšanas apstākļos, kurā izmanto pārvietojamas emisiju mērīšanas sistēmas.

Grozījums Nr. 49

Regulas priekšlikums

12. pants – 1.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.b Kamēr CO₂ emisiju testu reālos braukšanas apstākļos vēl nepiemēro, atbilstību šīs regulas prasībām mēra, pamatojoties uz degvielas patēriņa mērierīču datiem un ievērojot katram

ražotājam 2021. gadā noteikto robežvērtību, kas izteikta kā nepārsniedzama procentuāla starpība starp minētajiem datiem un ražotāja īpatnējo CO₂ emisiju apjomu, ko mēra tipa apstiprinājuma sertifikācijas procedūru vajadzībām, kuras tiks sāktas no 2021. gada saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007.

Grozījums Nr. 50

Regulas priekšlikums
12. pants – 1.c punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.c Ja ražotāja īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz 1.b punktā noteikto robežvērtību, tad minētā ražotāja īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāju, pēc kura nosaka atbilstību šīs regulas prasībām, koriģē, ņemot vērā konstatēto pārsniegumu.

Grozījums Nr. 51

Regulas priekšlikums
12. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.a Komisija nodrošina, ka sabiedrība tiek informēta par to, kā laika gaitā mainās 1. punktā minētā atbilstība reāliem braukšanas apstākļiem.

Grozījums Nr. 52

Regulas priekšlikums
12. pants – 2.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.b Ja nav pieejami atbilstoši degvielas patēriņa mērierīču precizitātes standarti,

Komisija pilnvaro veikt darbības, lai nodrošinātu tehnisko standartu ievērošanu un iekļautu tos Savienības tiesību aktos ne vēlāk kā 2020. gada 1. janvārī.

Grozījums Nr. 53

Regulas priekšlikums

12. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3. *Šajā pantā minētos pasākumus* Komisija *drīkst pieņemt* saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Grozījums

3. Komisija, *izmantojot īstenošanas aktus, pieņem sīki izstrādātus noteikumus par procedūrām, kuras jāievēro, paziņojot degvielas patēriņa mērierīču datus. Šos īstenošanas aktus pieņem* saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Grozījums Nr. 82

Regulas priekšlikums

14. pants — 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Komisija **2024.** gadā Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par šīs regulas efektivitāti, attiecīgā gadījumā pievienojot priekšlikumu regulu grozīt. Šajā ziņojumā cita starpā tiks aplūkota saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151 noteikto CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtību reprezentativitāte reālos apstākļos, Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstība **un** uzlādes un uzpildes

Grozījums

1. Komisija **2023.** gadā Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par šīs regulas efektivitāti, attiecīgā gadījumā pievienojot priekšlikumu regulu grozīt. Šajā ziņojumā cita starpā tiks aplūkota saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151 noteikto CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtību reprezentativitāte reālos apstākļos, Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstība, **jo īpaši attiecībā uz vieglajiem**

infrastruktūras ieviešana, par ko ziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES²⁹.

komerciālajiem transportlīdzekļiem, uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešana, par ko ziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES²⁹, un šīs regulas ietekme uz patērētājiem, jo īpaši personām ar zemiem un vidēji lieliem ienākumiem. Šajā ziņojumā tiks arī vērtētas iespējas stimulēt to, lai Savienībā sāktu izmantot modernas zema oglekļa satura degvielas, tostarp biogāzi un sintētiskās degvielas, ko ražo, izmantojot atjaunojamos energoresursus.

²⁹ 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.).

²⁹ 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.).

Grozījums Nr. 54

Regulas priekšlikums

14. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Komisija ņem vērā saskaņā ar 12. pantu veiktos novērtējumus un attiecīgā gadījumā drīkst pārskatīt CO₂ 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 CO₂ emisijas reālos braukšanas apstākļos.

Grozījums

2. Komisija ņem vērā saskaņā ar 12. pantu veiktos novērtējumus un attiecīgā gadījumā drīkst pārskatīt CO₂ 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 CO₂ emisijas reālos braukšanas apstākļos, ***tostarp izmantojot pārvietojamas emisiju mērīšanas sistēmas un tālīzpēti.***

Grozījums Nr. 55

Regulas priekšlikums

14. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Komisija līdz 2019. gada 31. decembrim pārskata Direktīvu 1999/94/EK un attiecīgā gadījumā iesniedz atbilstošu tiesību akta priekšlikumu, lai nodrošinātu patērētājiem precīzu, ticamu un salīdzināmu informāciju par tirgū laisto jauno vieglo automobiļu degvielas patēriņu, CO₂ emisijām un gaisu piesārņojošo vielu emisijām.

Nemot vērā pirmajā daļā minēto pārskatīšanu, Komisija arī izvērtē iespējas ieviest degvielas ekonomijas un CO₂ emisiju marķējumu jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un attiecīgā gadījumā šajā nolūkā iesniedz atbilstīgu tiesību akta priekšlikumu.

Grozījums Nr. 56

Regulas priekšlikums

14. pants – 3.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Komisija attiecīgā gadījumā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei tiesību akta priekšlikumu, lai no 2031. gada 1. janvāra noteiktu papildu emisiju samazināšanas mērķrādītājus jauniem vieglajiem automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar mērķi saglabāt emisiju samazināšanas līkni, kas sasniegta laikposmā līdz 2030. gadam.

Grozījums Nr. 57

Regulas priekšlikums

16. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Pilnvaras pieņemt 7. panta 7. punkta otrajā daļā, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 2. punktā un 14. panta 3. punkta otrajā daļā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku, sākot ar [šīs regulas spēkā stāšanās dienu].

Grozījums

1. Pilnvaras pieņemt **4. panta 3.c punktā**, 7. panta 7. punkta otrajā daļā, **7. panta 8.a punktā**, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, **12. panta 1.a punktā**, 13. panta 2. punktā un 14. panta 3. punkta otrajā daļā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku, sākot ar [šīs regulas spēkā stāšanās dienu].

Grozījums Nr. 58

Regulas priekšlikums

16. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā **drīkst** atsaukt 7. panta 7. punkta otrajā daļā, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 2. punktā un 14. panta 3. punkta otrajā daļā 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.

Grozījums

2. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā **var** atsaukt **4. panta 3.c punktā**, 7. panta 7. punkta otrajā daļā **un 8.a punktā**, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, **12. panta 1.a punktā**, 13. panta 2. punktā un 14. panta 3. punkta otrajā daļā 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.

Grozījums Nr. 59

Regulas priekšlikums

16. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

4. Saskaņā ar 7. panta 7. punkta otro daļu, 10. panta 8. punktu, 11. panta 1. punkta ceturto daļu, 13. panta 2. punktu un 14. panta 3. punkta otro daļu 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.

Grozījums

4. Saskaņā ar **4. panta 3.c punktu**, 7. panta 7. punkta otro daļu **un 8.a punktu**, 10. panta 8. punktu, 11. panta 1. punkta ceturto daļu, **12. panta 1.a punktu**, 13. panta 2. punktu un 14. panta 3. punkta otro daļu 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.

Grozījums Nr. 60

Regulas priekšlikums

17. pants – 1. daļa

Regula (EK) Nr. 715/2007

11.a pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Komisija pieņem **īstenošanas** aktus saskaņā ar **15.** pantu, lai noteiktu procedūras mazas noslodzes transportlīdzekļu sertificēto CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtību atbilstības ekspluatācijā verificēšanai.

Grozījums

2. Komisija pieņem **deleģētos** aktus saskaņā ar **14.a** pantu, lai noteiktu procedūras mazas noslodzes transportlīdzekļu sertificēto CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtību atbilstības ekspluatācijā verificēšanai.

Grozījums Nr. 61

Regulas priekšlikums

17. pants – 1.a daļa (jauna)

Regula (EK) Nr. 715/2007

14.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Iekļauj šādu pantu:

“14.a pants

Deleģēšanas īstenošana

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

likumdošanas procesu.*

5. Tiktīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 11.a panta 2. 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.

** OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.”*

Grozījums Nr. 62

Regulas priekšlikums

I pielikums – A daļa – 6.3. apakšpunkts – 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Minētās formulas aprēķināšanai 4. punktā minēto 2021. gada īpatnējo emisiju mērķrādītāju korigē, lai ņemtu vērā atšķirību starp WLTP izmēritajām CO₂ emisijām un deklarētajām WLTP CO₂ emisijām.

Attiecībā uz jaunpienācējiem Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai grozītu šo regulu, izstrādājot formulu, kurai atbilstīgi katram ražotājam aprēķina attiecīgo īpatnējo emisiju 2021. gada mērķrādītāju.

Grozījums Nr. 63

Regulas priekšlikums

I pielikums – A daļa – 6.3. apakšpunkts – 3. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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,*

Grozījums

Laikposmam no 2025. gada līdz 2029. gadam ZLEV koeficients ir $(1+y-x)$, izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,05; tādā gadījumā ***ZLEV koeficients ir 1,05; ja šī summa ir no 1,0 līdz 0,98, ZLEV koeficients ir 1,0; ja šī summa ir mazāka par 0,95, ZLEV koeficients ir 0,95;***
No 2030. gada ZLEV koeficients ir $(1+y-x)$, izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,05 vai mazāka par 0,95; tādā gadījumā ZLEV koeficients ir attiecīgi 1,05 vai 0,95,

Grozījums Nr. 98

Regulas priekšlikums

I pielikums — A daļa — 6.3. punkts — 4. daļa — 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

x ir **15 %** laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam un **30 %** laikposmam no 2030. gada.

Grozījums

x ir **20 %** laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam un **35 %** laikposmam no 2030. gada.

Grozījums Nr. 65

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 6.3.1. punkts – 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Minētās formulas aprēķināšanai 4. punktā minēto 2021. gada īpatnējo emisiju mērķrādītāju koriģē, lai ņemtu vērā atšķirību starp WLTP izmēritajām CO₂ emisijām un deklarētajām WLTP

CO₂ emisijām.

Attiecībā uz jaunpieņacējiem Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai grozītu šo regulu, izstrādājot formulu, kurai atbilstīgi katram ražotājam aprēķina attiecīgo īpatnējo emisiju 2021. gada mērķrādītāju.

Grozījums Nr. 66

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 6.3.1. punkts – 3. apakšpunkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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*,

Grozījums

ZLEV koeficients ir $(1+y-x)$, izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,05; tādā gadījumā *ZLEV koeficients ir 1,05; ja šī summa ir no 1,0 līdz 0,98, ZLEV koeficients ir 1,0; ja šī summa ir mazāka par 0,95, ZLEV koeficients ir 0,95.*

Grozījums Nr. 67

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 6.3.1. punkts – 4. apakšpunkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

x ir **15 %**.

Grozījums

x ir **20 %**.

Grozījums Nr. 68

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 6.3.2. punkts – 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Minētās formulas aprēķināšanai 4. punktā minēto 2021. gada īpatnējo emisiju mērķrādītāju koriģē, lai ņemtu vērā atšķirību starp WLTP izmērītajām CO₂ emisijām un deklarētajām WLTP

CO₂ emisijām.

Attiecībā uz jaunpienācējiem Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai grozītu šo regulu, izstrādājot formulu, kurai atbilstīgi katram ražotājam aprēķina attiecīgo īpatnējo emisiju 2021. gada mērķrādītāju.

Grozījums Nr. 69

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 6.3.2. punkts – 3. apakšpunkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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**,

Grozījums

ZLEV koeficients ir $(1+y-x)$, izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,05 vai mazāka par **0,95**; tādā gadījumā par ZLEV koeficientu *nosaka attiecīgi* 1,05 vai **0,95**,

Grozījums Nr. 99

Regulas priekšlikums

I pielikums — B daļa — 6.3.2. punkts — 4. daļa — 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

x ir **30 %**.

Grozījums

x ir **35 %**.