



Briselē, 2023. gada 10. oktobrī  
(OR. en)

13843/23

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2023/0042(COD)**

---

---

**CLIMA 450  
ENV 1086  
TRANS 400  
MI 823  
CODEC 1780**

## **PIEZĪME**

---

Sūtītājs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja (I)
Saņēmējs:	Padome
Iepr. dok. Nr.:	13361/23 + COR 1
K-jas dok. Nr.:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulu (ES) 2019/1242 groza attiecībā uz CO <sub>2</sub> emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko atceļ Regulu (ES) 2018/956 – vispārēja pieeja

---

## **I. IEVADS**

1. Komisija 2023. gada 14. februārī Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedza priekšlikumu pārskatīt regulu, lai pastiprinātu CO<sub>2</sub> emisiju standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem <sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Dok. 6539/23 + ADD1 – ADD5.

2. Priekšlikuma mērķis ir veicināt Savienības klimata mērķrādītāju sasniegšanu, tādēļ ierosināts noteikt jaunus stingrākus CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem 2030. gadam (no 30 % uz 45 %), 2035. gadam (65 %) un 2040. gadam (90 %) un paplašināt regulas darbības jomu, proti, to attiecināt ne vien uz kravas automobiļiem, bet arī uz autobusiem un piekabēm. Priekšlikuma mērķis ir arī stimulēt to, ka Savienībā kopumā lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā arvien palielinās bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars, un nodrošināt, ka nozare saglabā un stiprina inovāciju un konkurētspēju.
3. Eiropas Parlamentā saistībā ar šo priekšlikumu Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja (*ENVI* komiteja) par referentu iecēla *Bas Eickhout (Greens/EFA, NL)*. Sagaidāms, ka *ENVI* komiteja ziņojumu pieņems 2023. gada 23. un 24. oktobrī, un pēc tam 2023. gada novembra otrajā pusē notiks balsojums plenārsēdē.
4. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinumu sniedza 2023. gada 12. jūlijā. Reģionu komiteja 2023. gada 10. maijā nolēma atzinumu nesniegt.
5. Padomē politikas debātes par šo priekšlikumu notika 2023. gada 20. jūnija sanāksmē. Darba grupas līmenī prezidentvalsts Spānija turpināja priekšlikuma izskatīšanu trijās Vides jautājumu darba grupas sanāksmēs. Pēdējā sanāksmē, kas notika 2023. gada 28. septembrī, darba grupa izskatīja trešo pārskatīto prezidentvalsts kompromisa priekšlikuma tekstu <sup>2</sup>.
6. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2023. gada 4. oktobrī šo priekšlikumu izskatīja, pamatojoties uz ceturto prezidentvalsts kompromisa priekšlikumu <sup>3</sup>, kurā saglabāti Komisijas priekšlikuma galvenie elementi un ierosināti vairāki nelieli pielāgojumi.
7. Jaunākais prezidentvalsts kompromisa priekšlikuma teksts ir izklāstīts šīs piezīmes pielikumā.

---

<sup>2</sup> Dok. 13240/23.

<sup>3</sup> Dok. 13361/23 + COR1.

## **II. PREZIDENTVALSTS KOMPROMISA PRIEKŠLIKUMA GALVENIE ELEMENTI**

8. Prezidentvalsts patur Komisijas priekšlikumā ierosinātos pamatmērķus 2030., 2035. un 2040. gadam (3.a pants) un galvenos grozījumus, kas ierosināti iepriekšējos kompromisa tekstos, proti:

- samazināt CO<sub>2</sub> emisiju robežlīmeni, kas noteikts bezemisiju transportlīdzekļa definīcijā (3. panta 11. punkts);
- ņemt vērā īpaši smagu sastāvu specifiku (3. panta 24. punkts); 14. pants, IV pielikums, apsvērumi);
- samazināt puspiekabju mērķrādītāju no 15 % uz 7,5 % (1. pielikuma 4.3.1. punkts);
- no 100 % bezemisiju pilsētas autobusu mērķrādītāja 2030. gadam svītrot nelielas daļas atbrīvojumu (3.b pants);
- no 100 % bezemisiju pilsētas autobusu mērķrādītāja, kas noteikts 2030. gadam, atbrīvot starppilsētu autobusus (1. pielikuma 4.2. un 4.3.1. punkts);
- paplašināt regulas darbības jomu, lai tā attiektos arī uz bezemisiju transportlīdzekļiem divās lielas noslodzes transportlīdzekļu kategorijās (1. pielikuma 1.1.1. punkts);
- ņemt vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> standartu pārskatīšanas ietekmi uz šādu transportlīdzekļu ekspluatāciju trešās valstīs (12. apsvērumi);
- pastiprināt pārskatīšanas klauzulu, to papildinot ar vairākiem noteikumiem, tostarp tādiem, kas attiecas uz bezemisiju mērķrādītāju pilsētas autobusiem (15. pants);
- vēl vairāk precizēt vērtēšanas kritērijus, kas saistīti ar piegādes drošības aspektu pilsētu autobusu publiskā iepirkuma procedūrās, lai vienkāršotu noteikumu īstenošanu valsts iestādēs un nodrošinātu juridisko pamatotību (3.c pants, apsvērumi);
- grozīt Regulu (ES) 2018/858 par tipa apstiprinājumu, tostarp attiecībā uz e-piekabēm (2.a pants).

### III. PAŠREIZĒJAIS STĀVOKLIS

9. Pamatojoties uz līdz šim notikušajām diskusijām, prezidentvalsts ir saglabājusi iepriekšējā kompromisa priekšlikumā ierosinātās izmaiņas un ierosina grozīt 15. pantu, kas attiecas uz priekšlikuma regulai par CO<sub>2</sub> standartiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem pārskatīšanu, lai pārskatīšanas datumu pārceltu no 2028. gada uz 2027. gadu <sup>4</sup>. Prezidentvalsts uzskata, ka jaunākajā kompromisa tekstā ir līdzsvarotas deleģāciju atšķirīgās nostājas.

### IV. NOBEIGUMS

10. Vides padome tiek aicināta 2023. gada 16. oktobra sanāksmē rast risinājumu vēl neatrisinātajiem jautājumiem un vienoties par vispārēju pieeju, kam pamatā būtu šīs piezīmes pielikumā izklāstītais teksts <sup>5</sup>. Vispārējā pieeja būs Padomes pilnvaras sarunām ar Eiropas Parlamentu saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru.

---

<sup>4</sup> Piedevām 3.c panta 1. punktā par publiskā iepirkuma procedūrām ir veikts tehnisks labojums, lai tekstā (3.c panta 1. punkta 7 un 8. rindā) atjaunotu “saskaņā ar”, kas iepriekšējā kompromisa tekstā kļūdas dēļ bija svītrots.

<sup>5</sup> Jaunais teksts ir atzīmēts **treknrakstā un ar pasvītrojumu**, savukārt jaunie teksta svītrojumi – ar [...].

**Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulu (ES) 2019/1242 groza attiecībā uz CO<sub>2</sub> emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko atceļ Regulu (ES) 2018/956, un groza Regulu (ES) 2018/858**

(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 <sup>1</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>2</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

---

<sup>1</sup> OV C [...], [...], [...] lpp.

<sup>2</sup> OV C [...], [...], [...] lpp.

- (1) Komisijas paziņojumā “Eiropas zaļais kurss” [...] <sup>3</sup> uzmanības centrā ir jautājums, kā risināt ar klimatu un vidi saistītas problēmas un sasniegt mērķus, kuri izvirzīti 2015. gada decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*) pieņemtajā Parīzes nolīgumā <sup>4</sup>. Turklāt, ņemot vērā ļoti smago Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labklājību, Eiropas zaļā kursa nepieciešamība un nozīme ir tikai pieaugusi.
- (2) Eiropas zaļais kurss apvieno visaptverošu tādu savstarpēji pastiprinošu pasākumu un iniciatīvu kopumu, kuru mērķis ir līdz 2050. gadam Savienībā panākt klimatneitralitāti, un tajā ir izklāstīta jauna izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā ekonomikas izaugsme ir atsaistīta no resursu izmantošanas. Tā mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt Savienības dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūti no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Tajā pašā laikā [...] minētā pārkārtošanās atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši ietekmē dažas neizdevīgā stāvoklī esošas grupas, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēkus, personas ar invaliditāti un personas ar rasu vai etnisko piederību minoritātei. Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša, nevienu neatstājot novārtā.
- (3) Atjauninātajā nacionāli noteiktajā devumā, kas 2020. gada 17. decembrī iesniegts *UNFCCC* sekretariātam, Savienība ir apņēmusies visas tautsaimniecības mērogā panākt, ka līdz 2030. gadam siltumnīcefekta gāzu neto emisiju apjoms samazinās vismaz par 55 % [...] salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

---

<sup>3</sup> [...]

<sup>4</sup> OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.

- (4) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119<sup>5</sup> ir [...] Savienības tiesību akts, kurā nostiprināts Savienības mērķrādītājs – līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti visas tautsaimniecības mērogā. Turklāt [...] minētā regula nosaka [...] saistošu Savienības iekšzemes neto siltumnīcefekta gāzu emisiju (emisiju pēc piesaistījumu atskaitīšanas) samazināšanas mērķrādītāju, proti, tā paredz līdz 2030. gadam minētās emisijas samazināt vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.
- (5) Šāda emisiju samazinājuma sasniegšana jāsekmē visām ekonomikas nozarēm, arī autotransporta nozarei.
- (6) Komisija 2021. gadā [...] ierosināja [...] tiesību aktu paketi “Gatavi mērķrādītājam 55 %”, kuras mērķis ir nodrošināt 2030. gada siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanu. Pakete aptver virkni rīcībpolitikas jomu. Svarīga minētās tiesību aktu paketes daļa ir Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1242<sup>6</sup> pārskatīšana.
- (7) Komisija [...] 2022. gada 18. maija paziņojumā “Plāns REPowerEU”<sup>7</sup> izklāstīja plānu, kā padarīt ES neatkarīgu no Krievijas fosilajiem energoresursiem krietni pirms šīs desmitgades beigām. Paziņojumā uzsvērts, ka cita starpā ir svarīgi vēl vairāk palielināt efektivitāti un samazināt fosilās degvielas patēriņu transporta nozarē, kur elektrifikāciju var kombinēt ar nefosila ūdeņraža izmantošanu, lai aizstātu fosilās degvielas izmantošanu.

---

<sup>5</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (“Eiropas Klimata akts”) (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

<sup>6</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202. lpp.).

<sup>7</sup> [...]

- (8) Lai palīdzētu līdz 2030. gadam [...] panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeņiem un ievērojot principu “energoefektivitāte pirmajā vietā”, ir jāpastiprina Regulā (ES) 2019/1242 noteiktās CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem [...]. Ir arī nepārprotami jānosaka virzība uz vēl lielākiem emisiju samazinājumiem pēc 2030. gada, kas palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi.
- (9) Pastiprinātajām CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas prasībām būtu jāstimulē arvien lielāks bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvars Savienības tirgū, vienlaikus nodrošinot ieguvumus lietotājiem un iedzīvotājiem gaisa kvalitātes un enerģijas ietaupījumu ziņā, kā arī nodrošinot turpmāku inovāciju autobūves vērtības ķēdē. Bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi pašlaik ietver baterijas elektrotransportlīdzekļus, degvielas elementa un citus ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, un tehnoloģiskā inovācija [...] turpinās [...].
- (10) [...] Periodam pēc 2030. gada būtu jānosaka jauni, pastiprināti CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētie mērķrādītāji būtu jānosaka tādā līmenī, kas dos spēcīgu signālu paātrināt bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū un izmaksefektīvi stimulēt inovāciju bezemisiju tehnoloģijās.



(11) Komisijas 2021. gada 5. maija paziņojuma “2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai” [...] mērķis ir panākt, ka partnerībā ar industriju, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām tiek kopīgi radīti zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļi. Šajā kontekstā tiek izstrādāts pārkārtošanās ceļš, kas nodrošinās, ka mobilitātes ekosistēma sekmē autobūves vērtības ķēdes pārkārtošanu. Pārkārtošanās ceļā [...] īpaša uzmanība ir pievērsta maziem un vidējiem uzņēmumiem [...] autobūves piegādes ķēdē [...] un apspriešanai ar sociālajiem partneriem, ko veic arī dalībvalstis. [...] Tajā tiek likta lietā arī Prasmju programma Eiropai ar tādām iniciatīvām [...] kā, piemēram, Prasmju pilnveides pakts, lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai, kas vajadzīga zaļās un digitālās pārkārtošanās sakarā, un tiek likts lietā iniciatīvas “Talantu izmantošana ES reģionos” Talantu kultivēšanas mehānisms. Pārkārtošanās ceļā tiek ņemtas vērā arī attiecīgas [...] Eiropas un nacionāla līmeņa darbības un stimuli, ar ko veicina bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā. Piemēram, dalībvalstīm varētu dot iespēju izmantot ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/955<sup>8</sup> izveidoto [...] Sociālo klimata fondu (“Sociālais klimata fonds”), lai palīdzētu mikrouzņēmumiem [...] iegādāties [...] bezemisiju autofurgonus un kravas automobiļus. Komisijas 2023. gada 1. februāra paziņojuma “Zaļā kursa industriālais plāns neto nulles emisiju laikmetam” [...] <sup>9</sup> [...] mērķis ir stiprināt ES neto nulles emisiju industrijas konkurētspēju un atbalstīt ātru pārkārtošanos uz klimatneitralitāti. [...] Minētā plāna mērķis ir nodrošināt labvēlīgāku vidi [...] Savienības ražošanas jaudas palielināšanai neto nulles emisiju tehnoloģijām un produktiem, kas vajadzīgi, lai sasniegtu [...] Savienības vērienīgos klimata mērķrādītājus.

---

<sup>8</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/955 (2023. gada 10. maijs), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060 (OV L 130, 16.5.2023., 1. lpp.).

<sup>9</sup> [...]

- (12) Savienības autoparka CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītāji ir jāpapildina ar nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, kā noteikts [...] Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2023/... par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu<sup>10</sup>. Ir lietderīgi apsvērt to, kā šī regula ietekmēs iespēju ES reģistrētus lielas noslodzes transportlīdzekļus ekspluatēt ārpus Savienības, ņemot vērā, ka trešās valstīs infrastruktūra, iespējams, būs ierobežota.
- (13) Pārkārtošanās uz klimatneitralitāti prasa apjomīgus ieguldījumus [...] elektrotīklā, [...] piemēram, ir jāpalielina jauda, izturētspēja un uzkrāšanas kapacitāte, kā arī jāizveido papildu savienojumi. [...] Nemot vērā šajā regulā noteiktos CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājus lielas noslodzes transportlīdzekļiem 2030. gadam, [...] bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvars to transportlīdzekļu kopskaitā, kas pārvietojas pa autoceļiem, [...] un elektroenerģijas patēriņš nozarē joprojām saglabāsies neliels. Tāpēc arī saistītā ietekme uz elektrotīklu joprojām būs neliela.
- (14) Būtu jānodrošina pietiekama elastība ražotājiem attiecībā uz to lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparku pakāpenisku pielāgošanu, lai izmaksu ziņā efektīvi īstenotu pārkārtošanos uz bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem. [...] Tāpēc ir lietderīgi saglabāt pieeju, ka ik pēc pieciem gadiem [...] tiek noteikti stingrāki mērķrādītāju līmeņi.

---

<sup>10</sup> [...] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/... par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES [...] (OV ...).

- (15) Ņemot vērā [...] visa kravav automobiļu parka nevienabīgo struktūru, nav iespējams pilnībā paredzēt, vai [...] tehnoloģiju pilnveide būs tik ātra, lai nodrošinātu, ka izpūtēja nulles emisiju tehnoloģija ir dzīvotspējīga izvēle visos nišas lietojumos. Te [...] varētu [...] būt runa par lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanu tālsatiksmes pārvadājumos specifiskā teritoriālajā morfoloģijā un meteoroloģiskos apstākļos vai autobusu un kravav automobiļu izmantošanu kritiskiem drošības un drošuma lietojumiem, kuru izpildi nevar nodrošināt ar izpūtēja nulles emisiju tehnoloģijām. [...] Šādu [...] transportlīdzekļu īpatsvaram visā lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā vajadzētu būt nelielam. Ņemot vērā šādus apsvērumus, 2040. gada CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājā būtu jāparedz zināma rezerve, ar kuru tiktu ņemta vērā [...] vēl nenotikusī tehnoloģiju pilnveide.
- (15.a) Lai samazinātu gaisa piesārņojumu pilsētās, kā arī lai sniegtu efektīvus un ilgtspējīgākus transporta pakalpojumus, ir svarīgi risināt pilsētas autobusu radīto emisiju jautājumu. Tā kā šādu mērķu sasniegšanas priekšnoteikums ir pilsētas autobusu pieejamība, tad būtisks jautājums ir šādu autobusu piegādes drošība, un līgumslēdzējām iestādēm būtu jāizmanto 3.c pantā paredzētie publiskā iepirkuma noteikumi, lai tad, kad tās piešķir līguma slēgšanas tiesības, tiktu noteikts ieguldījums piegādes drošībā.
- (16) Kad līgumslēdzējas iestādes piešķir tiesības slēgt publiskus līgumus par pilsētas autobusu iegādi vai lietošanu, kā arī tiesības slēgt sabiedrisku pakalpojumu līgumus par šādu autobusu izmantošanu, tām būtu jāapsver ieguldījums piegādes drošībā, ņemot vērā konkrētus kritērijus, no kuriem vismaz vienam vajadzētu būt kādam no šiem: būtisku rezerves daļu pieejamība, izmaiņas piegādes ķēdē vai specifiskas sertifikācijas vai dokumentācijas prasības. Attiecībā uz trešām valstīm, ar kurām Savienība nav noslēgusi daudzpusēju vai divpusēju līgumu, kurš Savienības uzņēmumiem nodrošina salīdzināmu un faktiski piekļuvi minēto trešo valstu tirgiem (valstis, kuras nav Nolīguma par valsts iepirkumu valstis), ir iespējams apsvērt to piedāvājumu produktu īpatsvaru, kuru izcelsme ir trešās valstīs, kā noteikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 952/2013.

- (16.a) Piemērojot 3.c. pantā iekļauto noteikumu par ieguldījumu piegādes drošībā, nebūtu jāskar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/24/ES 25. pants un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES 43. un 85 pants, un līgumslēdzējām iestādēm vai līgumslēdzējiem būtu [...] jāapsver pamatnostādnes Komisijas 2019. gada 24. jūlija paziņojumā “Norādījumi par trešo valstu pretendentu un preču iesaisti ES publiskā iepirkuma tirgū” [...].
- (17) Tā kā no 2030. gada Savienības autoparka CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītāji kļūs stingrāki, [...] ražotājiem Savienības tirgū būs jālaiž ievērojami vairāk bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu. Šādā kontekstā bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu (ZLEV) stimulēšanas mehānisms vairs neatbildīs savam sākotnējam mērķim, un tas var apdraudēt Regulas (ES) 2019/1242 iedarbīgumu. Tāpēc ZLEV stimulēšanas mehānisms no [...] 2030. gada būtu jāatceļ.
- (18) Ievērojot Regulas (ES) 2019/1242 15. panta 4. punktu, ir izvērtēta [...] iespēja ieņēumus no maksām par pārsniegtajām CO<sub>2</sub> emisijām piešķirt konkrētam fondam vai attiecīgai programmai, un secinājums ir, ka tas būtiski palielinātu administratīvo slogu, bet [...] nedotu tiešu labumu autobūves nozarei pārkārtošanās posmā. Tāpēc ieņēmumi no maksām par pārsniegtajām CO<sub>2</sub> emisijām joprojām būtu jāuzskata par Eiropas Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 8. panta 4. punktu.

- (19) Regulas (ES) 2019/1242 priekšmets būtu jāpaplašina, lai tas aptvertu arī monitoringa un ziņošanas pienākumus, ko ar šo regulu integrē Regulā (ES) 2019/1242.
- (20) Regula (ES) 2019/1242 būtu jāgroza, lai tās darbības joma sakristu ar [...] Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/956 <sup>11</sup> darbības jomu.

---

<sup>11</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/956 (2018. gada 28. jūnijs) par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu (OV L 173., 9.7.2018., 1. lpp.).

(21) Lielas noslodzes transportlīdzekļiem, [...] [...] uz kuriem neattiecas Savienības automobiļu tipa apstiprināšanas tiesību akti, piemēram, lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoriem, lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas konstruēti un izgatavoti bruņoto spēku vajadzībām, un kāpurķēžu transportlīdzekļiem, CO<sub>2</sub> emisijas netiek noteiktas, tāpēc minētajiem [...] lielas noslodzes transportlīdzekļiem [...] netiek prasīts sasniegt šajā regulā noteiktos CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājus. Arī [...] lielas noslodzes transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti izmantošanai civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un par sabiedriskās kārtības uzturēšanu [...] atbildīgo spēku vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu vajadzībām un kam tipa apstiprināšana veikta brīvprātīgi, būtu jāatbrīvo no [...] pienākuma sasniegt šajā regulā noteiktos CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājus, [...] lai neradītu stimulu šādiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem vairs brīvprātīgi neveikt tipa apstiprināšanu, kam būtu negatīva ietekme uz drošumu un vidi; [...] izņēmums ir gadījumi, kad minētos lielas noslodzes transportlīdzekļus lūdz iekļaut ražotājs. Dalībvalstīm arī vajadzētu būt tiesībām [...] no pienākuma sasniegt šajā regulā noteiktos CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājus atbrīvot [...] lielas noslodzes transportlīdzekļus, kas nav specifiski konstruēti, bet ir reģistrēti izmantošanai civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu, par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku, bruņoto dienestu vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu vajadzībām, piemēram, parastus autobusus, ko izmanto policijas vai armijas spēku pārvadāšanai, ja tiek apliecināts, ka šāds atbrīvojums [...] ir sabiedrības interesēs. Sasniegt [...] šajā regulā noteiktos CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājus netiek prasīts [...] lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas pieder dažām lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, [...] kurām [...] tipa apstiprināšana tiek veikta, bet tehnisku iemeslu dēļ CO<sub>2</sub> emisijas pagaidām vēl netiek noteiktas. Tie ir, [...] piemēram, tādi speciālie transportlīdzekļi kā autoceltņi, dažāda hidrauliskā aprīkojuma vedēji vai sevišķi lielas kravnesības transportlīdzekļi, tādi paaugstinātas pārgājības transportlīdzekļi kā daži lielas noslodzes transportlīdzekļi, ko izmanto derīgo izraktenņu ieguves, mežsaimniecības un lauksaimniecības vajadzībām, kā arī citi lielas noslodzes transportlīdzekļi ar nestandarta asu konfigurācijām, piemēram, lielas noslodzes transportlīdzekļi ar vairāk nekā 4 asīm vai vairāk nekā 2 dzenošajām asīm, mazi autobusi, [...] kuru maksimālā masa ir mazāka par 7,5 tonnām, un mazi kravas automobiļi, kuru maksimālā masa ir mazāka par 5 tonnām. Arī turpmāk no ražotāju vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju aprēķina būtu jāatbrīvo profesionālie transportlīdzekļi, piemēram, atkritumvedēji, pašizgāzēji vai betona maisītāji.

- (22) Būtu jāievieš dažas definīcijas, lai Regulas (ES) 2019/1242 terminoloģiju [...] saskaņotu ar terminoloģiju Savienības transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas tiesību aktos, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/858 <sup>12</sup> [...] un Komisijas Regulā (ES) 2017/2400 <sup>13</sup>.
- (23) Sakarā ar jaunieviesto iespēju veikt lielas noslodzes transportlīdzekļu pārvietojumus starp ražotājiem un vajadzību piešķirt atbrīvojumu ražotājiem, kas ražo tikai nedaudzus lielas noslodzes transportlīdzekļus, Regulā (ES) 2019/1242 būtu jāpievieno termina “saistītu vienību grupa” definīcija, pēc būtības ievērojot terminoloģiju, kas izmantota Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/631 <sup>14</sup> attiecībā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem.
- (24) Lai noteiktu pienākumus atsevišķiem ražotājiem, Savienības mēroga CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītāji jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu parkam būtu jāizsaka apakšgrupām specifiskos emisiju samazinājuma mērķrādītājos; transportlīdzekļu apakšgrupas būtu jānosaka, ņemot vērā tajās ietilpstošo lielas noslodzes transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus.
- (25) Ar piekabēm saistītās CO<sub>2</sub> emisijas būtiski ietekmē lielas noslodzes mehānisko transportlīdzekļu kopējās CO<sub>2</sub> [...] emisijas un enerģijas patēriņu, tāpēc [...] arī piekabēm [...] būtu jānosaka attiecīgi CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītāji.

---

<sup>12</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK.

<sup>13</sup> Komisijas Regula (ES) 2017/2400 (2017. gada 12. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011 (OV L 349, 29.12.2017., 1. lpp.).

<sup>14</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO<sub>2</sub> emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

- (26) Ņemot vērā apakšsektora tehnisko gatavību un nepieciešamību uzlabot gaisa kvalitāti pilsētās, būtu jānosaka obligāts jaunu bezemisiju pilsētas autobusu minimālais īpatsvars.
- (27) Obligātajam bezemisiju pilsētas autobusu minimālajam īpatsvaram būtu jāatspoguļo sabiedrības vajadzība pēc sabiedriskā transporta par pieejamu cenu, arī lauku apvidos. Lielākam bezemisiju pilsētas autobusu piedāvājumam, kas izrietētu no šādas obligāta minimālā īpatsvara prasības, būtu pozitīvi jāietekmē iegādes izmaksas gan sākotnējās iegādes cenas, gan bezemisiju pilsētas autobusu kopējo uzturēšanas izmaksu ziņā, atspoguļojot fosilās degvielas izmaksu ietaupījumus, ko radīs [...] šādu pilsētas autobusu ekspluatācija. [...] Šādu autobusu iegādes izmaksas [...] var vēl vairāk samazināt ar kopīgiem pilsētas autobusu iepirkumiem, kuros varētu izmantot Tīru autobusu platformu, un dalībvalstis Sociālo klimata fondu varētu izmantot, lai atbalstītu mazaizsargātus iedzīvotājus ar bezmaksas vai samazinātas cenas sabiedriskā transporta biļetēm vai abonementiem. Visbeidzot, uz reģionālajiem un tālsatiksmes autobusiem, arī pārvadājumiem lauku apvidos, joprojām attiecas lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemērojamie CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītāji. Ar Sociālā klimata fonda atbalstu varētu risināt lauku apvidu specifiskās vajadzības un novērst transporta nabadzību, kas definēta Regulas (ES) 2023/955 2. panta 2. punktā<sup>15</sup>, nodrošinot piekļuvi sabiedriskajam transportam par pieejamu cenu.
- (28) Bezemisiju un mazemisiju koeficients pēdējo reizi būtu jāpiemēro 2029. gada pārskata periodam, jo tiek uzskatīts, ka pēc minētā perioda šāds stimulants vairs nebūs vajadzīgs, lai veicinātu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ienākšanu tirgū.
- (29) Tā kā atbilstības vajadzībām būtu jāapsver nevis juridiskas, bet gan komerciālas vienības, [...] minēto lielas noslodzes transportlīdzekļu uzskaites vajadzībām saskaņā ar Regulu (ES) 2019/1242 būtu jāatļauj saimnieciski saistītiem ražotājiem, nepārkāpjot noteiktus limitus, savā starpā veikt lielas noslodzes transportlīdzekļu pārvietojumus.

---

<sup>15</sup>[...]



- (30) Turklāt, lai stiprinātu jaunu bezemisiju tehnoloģiju izstrādi specializētos [...] mazos un vidējos uzņēmumos, vajadzētu būt iespējai veikt bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu pārvietojumus arī starp nesavienotām struktūrām.
- (31) Lai izvairītos no nesamērīgi augstām atbilstības nodrošināšanas izmaksām un [...] samazinātu administratīvo slogu, no pienākuma nodrošināt [...] atbilstību CO<sub>2</sub> emisiju [...] samazināšanas mērķrādītājiem būtu jāatbrīvo ražotāji, kas ražo [...] nedaudzus lielas noslodzes transportlīdzekļus, kuri atbilst konkrētām juridiskām prasībām. Tā kā tiem ir jāpilda Regulā (ES) 2019/1242 noteiktie ziņošanas pienākumi, šo ražotāju kontrolēšanai ir piemērots mehānisms.
- (32) Pašreizējās daudzgadu emisijas kredītvienību un emisijas parādvienību sistēmas darbības termiņš būtu jāpagarina līdz 2039. gadam, jo 2030.–2040. gada periodam joprojām tiek noteikti aizvien stingrāki CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītāji, [...] un, lai tos sasniegtu, ražotājiem šajā periodā jāveic uz nākotni vērsti tehniskie pilnveidojumi.
- (33) Regulā (ES) 2019/1242 attiecībā uz katru transportlīdzekļu kategoriju [...] būtu skaidri jānosaka, kas ir ražotājs, uz kuru lielas noslodzes transportlīdzeklis būtu jāattiecina; tādējādi tiktu ņemts vērā fakts, ka M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir dažādas konfigurācijas.
- (34) Noteikumiem par monitoringa datu verifikāciju būtu jāaptver arī [...] iespējami šādu paziņoto datu kļūdu *ex post* labojumi [...] un jānosaka, kā Komisijai ar šādiem labojumiem būtu jārīkojas, lai nodrošinātu [...] Savienības autoparka CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas [...] mērķrādītāju sasniegšanu.
- (35) Lai aptvertu transportlīdzekļu apakšgrupas, kuras Regulas 2019/1242 darbības jomā iekļautas nesen, būtu jāizdara grozījumi atsauces CO<sub>2</sub> emisiju novērtējumā.

- (36) Monitorings un ziņošana, ko veic ražotāji un dalībvalstis, ir būtisks Regulas (ES) 2019/1242 īstenošanas priekšnosacījums. [...] Regulas (ES) 2018/956 iestrādāšanai Regulā (ES) 2019/1242 būtu jārada sinerģija un jādod iespēja noteikumus interpretēt, ņemot vērā abu regulu mērķus.
- (37) [...] Regulas (ES) 2018/956 monitoringa un ziņošanas noteikumus iestrādājot [...] Regulā (ES) 2019/1242, būtu jāizmanto iespēja minētos noteikumus nedaudz [...] grozīt, ņemot vērā pieredzi, [...] kas gūta pirmajos divos ziņošanas ciklos saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956.
- (38) Ņemot vērā to, ka CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanu vairs neveiks ražotāji vieni paši, pienākums [...] ziņot par lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijām un citiem tehniskajiem datiem būtu jāattiecinā ne tikai uz ražotājiem, bet arī uz tām struktūrām, kuras nosaka lielas noslodzes transportlīdzekļu sniegumu saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 <sup>16</sup>. Paziņojamajiem datiem būtu jāietver ražotāja uzskaites datne.
- (39) Komisijai [...] vajadzētu būt atļautam ņemt vērā tehnikas attīstību, kravu pārvadājumu loģistikas attīstību, piemēram, īpaši lielas noslodzes transportlīdzekļu kombinācijas, kuras izmanto dažās dalībvalstīs, pielāgojumus, kas vajadzīgi, balstoties uz šīs regulas piemērošanu un grozījumiem pamatā esošajos tipa apstiprināšanas tiesību aktos, [...] nodrošināt, ka datu prasības un monitoringa un ziņošanas procedūra laika gaitā joprojām ir attiecināmas, lai novērtētu lielas noslodzes transportlīdzekļu parka īpatsvaru CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķkrādītājos, nodrošināt datu pieejamību par jaunām un progresīvām CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas tehnoloģijām un par rezultātiem, kas gūti uz ceļa veiktos verifikācijas testos, [...] un nodrošināt, ka aerodinamiskās pretestības vērtību diapazoni joprojām ir relevanti informācijas un salīdzināmības vajadzībām, [...] un papildināt noteikumus par administratīvajiem naudas sodiem.

---

<sup>16</sup> Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/1362 (2022. gada 1. augusts), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes piekabju veiktspēju saistībā ar to ietekmi uz mehānisko transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijām, degvielas patēriņu, enerģijas patēriņu un bezemisiju sniedzamību un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2020/683 (OV L 205, 5.8.2022., 145. lpp.).

- (40) [...] Minēto iemeslu dēļ būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu kritērijus, pēc kuriem definē transportlīdzekļu apakšgrupas, tostarp lai pievienotu īpaši smaga sastāva kravas automobiļu apakšgrupu, un pēc kuriem definē profesionālos transportlīdzekļus, dažādu spēka pārvada tehnoloģiju sniedzamību, ekspluatācijas profilu sarakstu un svērumu, lietderīgās slodzes, pasažieru skaitu, pasažieru masu, tehniski pieļaujamo maksimālo lietderīgo slodzi, tehniski pieļaujamo maksimālo pasažieru skaitu un kravas tilpumus transportlīdzekļu apakšgrupās, kā arī gada nobraukuma vērtības, lai grozītu šīs regulas pielikumos noteiktās datu prasības un monitoringa un ziņošanas procedūru, lai precizētu datus, kas dalībvalstīm jāpaziņo uz ceļa veikto verifikācijas testu rezultātu monitorēšanai, lai grozītu aerodinamiskās pretestības vērtību diapazonus un lai definētu ražotājiem piemērojamo administratīvo naudas sodu kritērijus, aprēķinu un iekasēšanas metodi. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa [...] Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (41) Regula (ES) 2018/956 būtu jāatceļ, [...] paredzot pārejas noteikumus, kas ļauj šīs regulas spēkā stāšanās brīdī ritošo pārskata periodu pabeigt saskaņā ar noteikumiem, kas bija piemērojami minētā pārskata perioda sākumā, un tas attiecas arī uz visu savākto datu pēcapstrādi. Tāpēc šī regula būtu jāpiemēro no nākamā pārskata perioda sākuma.

(42) Nemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, veicināt siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksefektīvu un ekonomiski izdevīgu samazināšanu veidā, kas ir samērīgs ar 2030. gadam izvirzīto neto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājuma mērķrādītāju, kāds jāsasniedz visas ekonomikas mērogā, izmantojot grozītus Savienības autoparka CO<sub>2</sub>emisiju samazināšanas mērķrādītājus lielas noslodzes transportlīdzekļiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet to mēroga un iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(43) Tāpēc Regula (ES) 2019/1242 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

**Grozījumi Regulā (ES)2019/1242**

Regulu (ES) 2019/1242 groza šādi:

- 1) regulas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants

**Priekšmets un mērķis**

1. Šī regula [...] nosaka CO<sub>2</sub> emisiju [...] standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētie standarti [...] palīdz sasniegt Regulā (ES) [...] 2023/857 <sup>17</sup> [...] noteikto Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāju, Parīzes nolīguma <sup>18</sup> mērķus un nodrošināt iekšējā tirgus pienācīgu darbību.
2. Šī regula nosaka arī [...] prasības par to, kā ziņojamas Savienībā reģistrētu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas un degvielas patēriņš.”;

---

<sup>17</sup> [...] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/857 (2023. gada 19. aprīlis), ar ko groza Regulu (ES) 2018/842 par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un Regulu (ES) 2018/1999 (OV L 111, 26.4.2023., 1.–14. lpp.).

<sup>18</sup> [...]

2) regulas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Šo regulu piemēro jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuriem ir tipa apstiprinājums vai kuri ir apstiprināti individuāli, kā paredzēts Regulā (ES) 2018/858, vai kuri ir minēti [...] minētās regulas 2. panta 3. punktā [...], un kuri pieder [...]pie kādas no šādām transportlīdzekļu kategorijām:

a) M<sub>2</sub> un M<sub>3</sub>;

b) N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> un N<sub>3</sub> – [...] ar noteikumu, ka transportlīdzekļi neietilpst Regulas (ES) 2019/631 darbības jomā;

c) O<sub>3</sub> un O<sub>4</sub>.

[...] Pirmajā daļā minētos transportlīdzekļus šajā regulā sauc par lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Transportlīdzekļus, uz kuriem attiecas pirmās daļas [...] a) [...] vai b) apakšpunkts, sauc par lielas noslodzes mehāniskajiem transportlīdzekļiem.

Šajā regulā minētās transportlīdzekļu kategorijas ir transportlīdzekļu kategorijas, kas definētas Regulas (ES) 2018/858 4. pantā un tās I pielikumā.”;

b) panta 2. punktu groza šādi:

i) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“2. Šīs regulas vajadzībām 1. punktā minētos lielas noslodzes transportlīdzekļus konkrētā pārskata periodā [...] uzskata par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem tad, ja attiecīgajā pārskata periodā tie Savienībā reģistrēti pirmo reizi un ja tie pirms tam nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības.”;

ii) pievieno šādu daļu:

“Lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas pirmo reizi reģistrēti uz laiku, kas nepārsniedz vienu mēnesi, un reģistrēti vienīgi, lai tos pārvestu uz valsti ārpus Savienības, 1. punktu nepiemēro.”;

[...][...][...][...]

3) regulas 3. pantu groza šādi:

a) panta 1) punktu aizstāj ar šādu:

“1) “atsauces CO<sub>2</sub> emisijas” ir visu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju vidējā vērtība atsauces periodā katrā transportlīdzekļu apakšgrupā, un šo vērtību nosaka saskaņā ar I pielikuma 3. punktu;”;

b) pantā iekļauj šādus [...] punktus:

“3.a) “pārskata periods” ir periods [...] no konkrēta gada 1. jūlija līdz nākamā gada 30. jūnijam;

3.b) “atsauces periods” ir konkrēta gada pārskata periods, attiecībā pret kuru konkrētai transportlīdzekļu apakšgrupai saskaņā ar šo regulu ir noteikti regulatīvie CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas pienākumi;”;

c) panta 5) punktu aizstāj ar šādu:

“5) “īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītājs” ir atsevišķa ražotāja CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītājs, ko ik gadu saskaņā ar I pielikuma 4. punktu nosaka iepriekšējam pārskata periodam;”;

d) panta 9) punktu aizstāj ar šādu:

“9) “profesionāls transportlīdzeklis” ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, ko paredzēts izmantot īpašu pienākumu pildīšanai un kas saskaņā ar dalībvalstu paziņoto informāciju tā atbilstības sertifikātā atbilst I pielikuma 1.2. punktā noteiktajiem kritērijiem;”;

e) panta 10) punktu svīturo;



f) iekļauj šādu [...] punktu:

“10.a) “ziņotājs” ir struktūra, kas ir atbildīga par datu paziņošanu Komisijai;  
[...];”

g) panta 11) punktu aizstāj ar šādu:

“11) “bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir šādi transportlīdzekļi:

- a) lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis, kura CO<sub>2</sub> emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 9. pantu, nepārsniedz [...] 3 g/(t·km) vai [...] 1 g/(p·km);
- b) lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis, kam nav iekšdedzes motora vai kura iekšdedzes motora CO<sub>2</sub> emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem, ir mazākas par [...] 1 g/kWh, vai kura iekšdedzes motora CO<sub>2</sub> emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem, ir mazākas par [...] 1 g/km, [...] [...] ar noteikumu, ka CO<sub>2</sub> emisijas nav noteiktas [...], ievērojot Regulu (ES) 2017/2400;

c) piekabe, kura aprīkota ar ierīci, kas aktīvi atbalsta tās piedziņu, un kurai nav iekšdedzes motora vai kuras iekšdedzes motora emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 [...] un tās īstenošanas pasākumiem vai saskaņā ar ANO EEK Noteikumiem (EK) Nr. 49, ir mazākas par [...] 1 g CO<sub>2</sub>/kWh;”;

h) panta 12) punktu aizstāj ar šādu:

“12) “mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis, bet kura īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, kas noteiktas saskaņā ar I pielikuma 2.3.4. punktu, ir mazākas par pusi no tās transportlīdzekļu apakšgrupas visu transportlīdzekļu atsauces CO<sub>2</sub> emisijām, kurai pieder arī konkrētais lielas noslodzes transportlīdzeklis;”;

i) pievieno šādus [...] punktus:

“15) “primārais transportlīdzeklis” ir primārais transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 22) punktā;

16) “lielas noslodzes transportlīdzekļa primārais transportlīdzeklis” ir primārais transportlīdzeklis [...], kura simulācijai ir piešķirta tipiska virsbūve, kas atbilst lielas noslodzes transportlīdzekļa faktiskajai virsbūvei attiecībā uz tā grīdas (zema/augsta) un stāva (vienstāva/divstāvu) konfigurācijām un attiecīgā gadījumā jebkādiem citiem parametriem;

17) “vairākos posmos pabeigts transportlīdzeklis” ir vairākos posmos pabeigts transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 26) punktā;

18) “pabeigts transportlīdzeklis” ir pabeigts transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 27) punktā;

19) “paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis” ir paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas [...] 2.1. punktā;

20) “speciālais transportlīdzeklis” ir speciālais transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 31) punktā;

21) “speciālais paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis” ir speciālais paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas [...] 2.3.1. punktā;

22) “atbilstības sertifikāts” ir atbilstības sertifikāts, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 5) punktā;

23) “publiskis līgums” publiskā iepirkuma procedūru kontekstā, ja vien nav norādīts citādi, ir publiskis līgums, kas definēts Direktīvas 2014/24/ES 2. panta 1. punkta 5) apakšpunktā, “līgumi”, kas definēti Direktīvas 2014/25/ES 2. panta 1) punktā, [...] un “koncesijas”, kas definētas Direktīvas 2014/23/ES 5. panta 1) punktā;”;

24) "īpaši smaga sastāva kravas automobilis" ir N3 kategorijas transportlīdzeklis, kas piemērots izmantošanai transportlīdzekļa sastāvā, tam ir 3 vai vairāk asu, dzinējs ar nominālo jaudu vismaz 400 kW un sastāva tehniski pieļaujamā maksimālā masa pārsniedz 60 tonnas;

j) pievieno šādu daļu:

“Šajā regulā “saistītu ražotāju grupa” ir ražotājs un ar to saistītie uzņēmumi.

“Saistīti uzņēmumi” ir

a) uzņēmumi, kuros ražotājam tieši vai netieši ir

i) pilnvaras izmantot vairāk nekā pusi no balsstiesībām, [...]

ii) pilnvaras 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 minētās tiesības [...] vai pilnvaras;

c) uzņēmumi, kuros b) apakšpunktā minētajam uzņēmumam tieši vai netieši ir a) apakšpunktā minētās 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 iepriekš minētajiem uzņēmumiem kopā ir a) apakšpunktā minētās tiesības [...] vai pilnvaras;

e) uzņēmumi, kuros a) apakšpunktā minētās tiesības [...] vai pilnvaras kopīgi ir ražotājam vai vienam vai vairākiem ar to saistītajiem uzņēmumiem, kas minēti a)–

d) apakšpunktā, un vienai vai vairākām trešām personām.”;

4) iekļauj šādus [...] pantus:

“3.a pants

**CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītāji**

1. Savienības jauno lielas noslodzes mehānisko transportlīdzekļu parka, izņemot speciālos transportlīdzekļus, paaugstinātas pārgājības transportlīdzekļus, speciālos paaugstinātas pārgājības transportlīdzekļus un profesionālos transportlīdzekļus, vidējās CO<sub>2</sub> emisijas salīdzinājumā ar 2019. gada pārskata perioda vidējām CO<sub>2</sub> emisijām procentuāli samazina šādi:

a) transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH pārskata periodos 2025.–2029. gadā — par 15 %;

b) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos 2030.–2034. gadā — par 45 %;

c) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos 2035.–2039. gadā — par 65 %;

d) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos no 2040. gada — par 90 %.

2. Transportlīdzekļu apakšgrupas palīdz [...] sasniegt šos 1. punktā minētos CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājus [...] saskaņā ar I pielikuma 4.3. punktu.

3. CO<sub>2</sub> emisijas, kas saistītas ar Savienības jaunu piekabju parku, [...] samazina saskaņā ar I pielikuma 4.3. punktu.

4. Neatkarīgi no Regulas (ES) 2017/2400 2. panta 3. punkta uz apstiprinātiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas Regulas (ES) 2018/858 2. panta 3. punkta pirmās daļas b) apakšpunkts, neattiecas šā panta [...] 1.–3. punktā noteiktie CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītāji, ja vien ražotājs, ziņojot par lielas noslodzes transportlīdzekli saskaņā ar šīs regulas IV pielikuma B daļu, neizvēlas minētos lielas noslodzes transportlīdzekļus iekļaut īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju un mērķrādītāju aprēķinā.

5. Uz lielas noslodzes [...] transportlīdzekļiem, kas nav minēti šā panta 4. punktā un kas reģistrēti izmantošanai civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu, par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku, bruņotie dienestu vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu vajadzībām, šā panta [...] 1.–3. punktā noteiktie CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāji [...] neattiecas, ja dalībvalsts to norāda reģistrācijas un ziņošanas procesā, tādējādi saskaņā ar IV pielikuma A daļu paziņotajos datos apliecinot, ka lielas noslodzes transportlīdzekļa pielietojumam bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis neder vienlīdz labi un tālab sabiedrības interesēs ir minētajam pielietojumam reģistrēt lielas noslodzes transportlīdzekli ar iekšdedzes motoru.

### 3.b pants

#### **Bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu mērķrādītājs pilsētas autobusiem**

1. Attiecībā uz I pielikuma 4.2. punktā iekļautās tabulas [...] ceturtajā ailē minētajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem (pilsētas autobusi) ražotāji nodrošina, ka to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā ir ievērots bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu [...] 100 % minimālais īpatsvars [...] saskaņā ar I pielikuma 4.3.2. punktu [...].
- 2.[...][...]
3. [...] Komisija, pieņemot īstenošanas aktus, nosaka [...] [...] šajā pantā minēto lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanas kopīgās tehniskās specifikācijas, arī standartus [...]:
  - a) uzlādes un uzpildes infrastruktūras un lielas noslodzes transportlīdzekļu tehnisko un atklāto sadarbību fizisko savienojumu un informācijas apmaiņas ziņā;
  - b) ģenerēto datu drošu un aizsargātu kopīgošanu un izmantošanu.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

### 3.c pants

#### **Publiskā iepirkuma procedūras**

1. Līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji 3.b pantā minēto pilsētas autobusu iepirkuma publisko piegādes [...] līgumu, kā arī publisku pakalpojumu līgumu, kuru galvenais priekšmets ir šādu transportlīdzekļu izmantošana [...], slēgšanas tiesību piešķiršanu balsta uz saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu, kas ietver labāko cenas un kvalitātes attiecību. Līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji ņem vērā piedāvājuma ieguldījumu piegādes drošībā, izmantojot – atkarībā no situācijas – tehnisko specifikāciju vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijus un [...] saskaņā ar [...] Direktīvām 2014/23/ES, 2014/24/ES vai 2014/25/ES un piemērojamajiem nozaru tiesību aktiem, kā arī ar Savienības starptautiskajām saistībām, tostarp NVI un citiem starptautiskiem nolīgumiem, kuri Savienībai ir saistoši.
2. Tehniskā specifikācija vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs [...] attiecībā uz piedāvājuma ieguldījumu piegādes drošībā [...] iekļauj vismaz vienu no šādiem [...] kritērijiem, kurus piemēro objektīvā, pārredzamā un nediskriminējošā veidā:
  - a) to piedāvājumu produktu [...] daļa, kuru izcelsme ir trešās valstis, ko nosaka saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 952/2013. Šo kritēriju piemēro tikai tiem piedāvājumu produktiem, kuru izcelsme ir valstīs, kas nav parakstījušas NVI;



[...] b[...]) būtisko rezerves daļu pieejamība tā aprīkojuma funkcionēšanai, uz kuru piedāvājums attiecas;

c[...]) pretendenta apņemšanās, ka iespējamās izmaiņas tā piegādes ķēdē līguma izpildes laikā negatīvi neietekmēs [...] līguma izpildi;

d[...]) [...] sertifikāti vai dokumenti, kas apliecina, ka veids, kā pretendenta piegādes ķēde organizēta, pretendentam ļauj izpildīt piegādes drošības prasību.

Tas neliedz līgumslēdzējām iestādēm un līgumslēdzējiem izmantot [...] papildu kritērijus.

3. [...] Ja par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriju izmanto piedāvājuma ieguldījumu piegādes drošībā, tam piešķir svērumu 15–40 % no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijiem. ”;

(5) regulas 4. panta pirmās daļas a) punktu aizstāj ar šādu:

“a) datus, kas paziņoti par ražotāja jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti iepriekšējā pārskata periodā, un”;

(6) regulas 5. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. No 2020. gada 1. jūlija un katram nākamajam pārskata periodam līdz 2029. gada pārskata periodam Komisija katram ražotājam nosaka bezemisiju un mazemisiju koeficientu iepriekšējam pārskata periodam.

Bezemisiju [...] un mazemisiju koeficientā ņem vērā visu ražotāja autoparkā esošo bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu un CO<sub>2</sub> emisijas.”;

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. 2025.–2029. gada pārskata periodiem bezemisiju un mazemisiju koeficientu nosaka saskaņā ar I pielikuma 2.3.2. punktu, balstoties uz etalonu 2 %.”;

c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Ar bezemisiju [...] un mazemisiju koeficientu ražotāja vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas samazina par ne vairāk kā 3 %. N kategorijas bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu, neskaitot transportlīdzekļu [...] apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH piederīgos transportlīdzekļus, devums minētajā koeficientā ražotāja vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas samazina par ne vairāk kā 1,5 %.”;

(7) regulas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

### **Ražotāja īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāji**

2025. gada pārskata periodam un katram nākamajam pārskata periodam Komisija katram ražotājam nosaka īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju iepriekšējam pārskata periodam. Minēto mērķrādītāju nosaka saskaņā ar I pielikuma 4.1. punktu.”;

(8) iekļauj šādus [...] pantus:

“6.a pants

### **Lielas noslodzes transportlīdzekļu pārvietojumi starp ražotājiem**

1. Lai aprēķinātu ražotāju vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas saskaņā ar 4. pantu un I pielikuma 2.2. punktu, starp ražotājiem var veikt atsevišķu lielas noslodzes transportlīdzekļu pārvietojumus, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:
  - a) attiecībā uz visiem pārvietojumiem [...] – pieprasījumu kopīgi iesniedz pārvietojošais ražotājs un saņemošais ražotājs;
  - b) ja tiek veikti tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu pārvietojumi, kas nav bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi, pārvietojošais ražotājs un saņemošais ražotājs [...] ir piederīgi saistītu ražotāju grupai;
  - c) ja tiek veikti bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu [...] pārvietojumi starp ražotājiem, kas nav piederīgi saistītu ražotāju grupai [...], – pārvietoto bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits nepārsniedz 5 % no visiem saņēmēja ražotāja [...] jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti konkrētā pārskata periodā.

Ražotāji pārvietojumu pieprasījumus paziņo Komisijai, izmantojot Komisijas nodrošinātos elektroniskos rīkus.

2. Ja Komisija uzskata, ka pārvietošanas nosacījumi [...] ir izpildīti, tā pārvietoto lielas noslodzes transportlīdzekli neņem vērā pārvietojošā ražotāja relevanto vērtību aprēķinā, bet [...] to ņem vērā saņemtošā ražotāja attiecīgo vērtību aprēķinā.

#### 6.b pants

Atbrīvojums, ko piemēro ražotājiem, kuri ražo nedaudzus lielas noslodzes transportlīdzekļus

1. Ja konkrētā pārskata periodā kādam ražotājam ir reģistrēti mazāk nekā 100 jauni lielas noslodzes transportlīdzekļi, vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, kas minētas 4. pantā un I pielikuma 2.7. punktā, un īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītājus, kas minēti 6. pantā un I pielikuma 4.1. punktā, [...] minētajā pārskata periodā uzskata par [...] “0”.
2. Vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju un īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju vērtības par attiecīgajiem ražotājiem un pārskata periodiem 11. pantā paredzētajā datu publikācijā neiekļauj.
3. Šā panta 1. punktā noteikto atbrīvojumu konkrētā pārskata periodā [...] nepiemēro nevienā no šādiem gadījumiem:
  - a) pēc ražotāja pieprasījuma,
  - b) ja ražotājs pieprasa lielas noslodzes transportlīdzekļu pārvietojumu saskaņā ar 6.a pantu,

c) ja ražotājs ir daļa no saistītu ražotāju grupas, kas minētajā pārskata periodā kolektīvi reģistrēja vairāk nekā 100 lielas noslodzes transportlīdzekļu, vai ir daļa no saistītu ražotāju grupas, [...] kura ietver citu ražotāju, kam piemēro [...] a) vai b) apakšpunktu.

4. Ražotāji, [...] kuri nav daļa no grupas 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē, informē Komisiju, ja tie konkrētā pārskata periodā reģistrējuši mazāk nekā 100 lielas noslodzes transportlīdzekļu.
5. Ražotāji, [...] uz kuriem 1. punktā noteiktais atbrīvojums neattiecas, [...] katrā pārskata periodā informē Komisiju par visiem saviem saistītajiem uzņēmumiem, kas atbilst [...] minētā 1. punktā noteiktā atbrīvojuma nosacījumiem.
6. [...] Ražotāji Komisiju [...] informē [...] [...], kā noteikts 4. un 5. punktā, izmantojot Komisijas nodrošinātos elektroniskos rīkus.”;

(9) regulas 7. pantu groza šādi:

- a) panta 1. punkta pirmās daļas ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Lai pārbaudītu, vai ražotājs 2025.–2039. gada pārskata periodos ir ievērojis tam noteiktos īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītājus, ņem vērā ražotāja emisijas kredītvienības vai parādvienības, kas noteiktas saskaņā ar I pielikuma 5. punktu un kas atbilst ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitam pārskata periodā, kurš reizināts ar:”;

- b) panta 1. punkta otrajā daļā “2029.” aizstāj ar “2039.”;

c) panta 1. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Emisijas parādvienības iegūst pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2039. gadam. Tomēr kopējās ražotāja emisijas parādvienības nepārsniedz 5 % no ražotāja īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāja, kas reizināts ar ražotāja lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu minētajā periodā (“emisijas parādvienību ierobežojums”).”;

d) panta 1. punkta ceturto daļu aizstāj šādu:

“Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības, kas iegūtas pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2039. gadam attiecīgajā gadījumā pārnēs no viena pārskata perioda uz nākamo pārskata periodu. Tomēr visas atlikušās emisijas parādvienības atmaksā 2029., 2034. un 2039. gada pārskata periodos.”;

e) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas trajektorijas katram ražotājam nosaka saskaņā ar I pielikuma 5.1. punktu, balstoties uz šādām lineārām trajektorijām:

a) starp atsauces CO<sub>2</sub> emisijām un CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju [...] 2025. vai 2030. gada pārskata periodam, kas norādīts 3.a panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā,

b) starp CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju 2025. gada pārskata periodam un CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju 2030. gada pārskata periodam, kas norādīts 3.a panta 1. punkta

b) apakšpunktā,

c) starp CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju 2030. gada pārskata periodam un CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju 2035. gada pārskata periodam, kas norādīts 3.a panta 1. punkta c) apakšpunktā, un

d) starp CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju 2035. gada pārskata periodam un CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju 2040. gada pārskata periodam, kas norādīts 3.a panta 1. punkta d) apakšpunktā.”;

(10) iekļauj šādus [...] pantus:

“7.a pants

**Lielas noslodzes transportlīdzekļu attiecināšana uz ražotāju**

Aprēķinot 4. pantā minētās vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas un 6. pantā minētos īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītājus, konkrētā pārskata periodā reģistrētos lielas noslodzes transportlīdzekļus attiecina uz šādiem ražotājiem:

- a) N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā – uz transportlīdzekļa ražotāju, kas definēts Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 4.a) punktā;
- b) M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā – uz primārā transportlīdzekļa ražotāju, kas definēts Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 29) punktā;
- c) O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā – uz transportlīdzekļa ražotāju, kas definēts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/1362 2. panta 5) punktā.

7.b pants

**M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju aprēķināšana**

M kategorijas transportlīdzekļiem piemēro šādus noteikumus:

a) ražotāja transportlīdzekļu apakšgrupas vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju aprēķināšanai M kategorijas jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli ar tā īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām kā pabeigtam vai vairākos posmos pabeigtam transportlīdzeklī ņem vērā I pielikuma 2.2.2. punktā un neņem vērā minētā [...] pielikuma 2.2.3. punktā;

b) [...] atkāpjoties no šā panta a) punkta, pēc 7.a panta b) punktā minētā ražotāja pieprasījuma Komisijai un ievērojot c) punktā [...] paredzēto nosacījumu, M kategorijas jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli ar tā primārā transportlīdzekļa īpatnējām CO<sub>2</sub> emisijām ņem vērā I pielikuma 2.2.3. punktā un neņem vērā minētā [...] pielikuma 2.2.2. punktā;

c) šā panta b) punktā minēto pieprasījumu attiecībā uz M kategorijas jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli nepieņem, ja [...] minētais ražotājs [...] un Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 4.a punktā definētais tā pabeigtā vai vairākos posmos pabeigtā transportlīdzekļa ražotājs ir saistīti uzņēmumi vai vienas un tās pašas juridiskās personas daļas. Iesniegdams minēto pieprasījumu, ražotājs apliecina, ka šis nosacījums [...] ir izpildīts. [...] Tas pēc pieprasījuma sniedz Komisijai apliecināšanu informāciju;

d) Komisija ar Eiropas Vides aģentūras atbalstu bez kavēšanās [...] elektroniskā formātā dara pieejamus rīkus un procedūras norādījumus, kas vajadzīgi, lai ražotāji [...] varētu iesniegt Komisijai [...] šādus b) punktā minētos pieprasījumus.”;

11) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta a) apakšpunktā “no 2025. gada līdz 2029. gadam” aizstāj ar “no 2025. gada un turpmāk”;

b) panta 1. punkta b) apakšpunktu svīturo;



c) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Uzskata, ka ražotājam ir CO<sub>2</sub> emisiju pārsniegums, jebkurā no turpmāk minētajiem gadījumiem:

a) ja kādā no 2025.–2028. gada, 2030.–2033. gada [...] vai 2035.–2038. gada pārskata periodiem emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, pārsniedz 7. panta 1. punkta trešajā daļā minēto emisijas parādvienību limitu;

b) ja 2029., 2034., 2039. un 2040. gada pārskata periodos emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, ir pozitīva;

c) ja 2041. gada pārskata periodā un turpmākajos pārskata periodos ražotāja vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas pārsniedz tā īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāju.”;

12) regulas 9. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Tipa apstiprinātājas iestādes un ražotāji Komisijai nekavējoties ziņo par jebkuru no šādām novirzēm no ziņotajiem datiem:

a) ja saskaņā ar šīs regulas 13. pantā minēto procedūru veikto verifikāciju rezultātā ekspluatācijā esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju vērtības atšķiras no vērtībām, kas norādītas atbilstības sertifikātos vai Regulas (ES) 2017/2400 9. panta 4. punktā minētajā klientam paredzētās informācijas datnē;

b) ja konstatētas kļūdas CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanā, kuras radušās [...] nepareizu ievaddatu vai citu iemeslu dēļ;

c) ja konstatētas kļūdas CO<sub>2</sub> emisiju monitorēšanā un ziņošanā;

d) ja ir jebkādas citas novirzes, kas nav minētas a), b) un c) apakšpunktā.”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Komisija 1. punktā minētās neatbilstības ņem vērā ražotāja vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju un atsaucēs CO<sub>2</sub> emisiju aprēķināšanā. Tā [...] apsver iespēju izdarīt izmaiņas 11. panta 1. punktā [...] minētajā [...] sarakstā. [...] Komisijai [...] nav pienākuma ņemt vērā novirzes, ja pēc ražotāja vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju vai atsaucēs CO<sub>2</sub> emisiju pārrēķina novirze ir mazāka par 0,1 %.”;

13) regulas 10. pantu aizstāj ar šādu:

“10. pants

Atsaucēs CO<sub>2</sub> emisiju novērtēšana

1. Lai nodrošinātu to transportlīdzekļu apakšgrupu atsaucēs CO<sub>2</sub> emisiju grodumu un reprezentativitāti, kurām saskaņā ar I pielikuma 3.2. punktu kā atsaucēs periodu piemēro 2024. gada pārskata periodu vai vēlāku pārskata periodu, Komisija novērtē, kā piemēroti nosacījumi, saskaņā ar kuriem noteiktas atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas, un nosaka, vai minētās emisijas nav nepamatoti palielinātas, un, ja tā, kā tās ir jālabo.
2. Ja Komisija secina, ka visas CO<sub>2</sub> atsaucēs emisijas vai to daļa [...] ir jālabo, tā saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņem īstenošanas aktu, ar kuru veic [...] minētos labojumus.”;

14) regulas 11. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Sarakstā, kas jāpublicē līdz tā gada 30. aprīlim, kurš seko gadam, kurā beidzies atsaucē periods, iekļauj minētajā pārskata periodā noteiktās atsaucē CO<sub>2</sub> emisijas.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas noteikta šīs regulas 16. panta 2. punktā.”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Komisija [...] pieņem īstenošanas aktus, lai grozītu [...] 1. punktā paredzēto sarakstu:

a) ja Regulā (EK) Nr. 595/2009 minētās tipa apstiprināšanas procedūras, izņemot grozījumus, kas saistīti ar CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanai izmantotajām lietderīgās slodzes un pasažieru skaita vērtībām, tiek grozītas tā, ka, ievērojot [...] šā panta 3. punktu, noteikto reprezentatīvo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju līmenis palielinās vai samazinās par vairāk nekā 5 g CO<sub>2</sub> /km, tad:

i) saskaņā ar II pielikuma 1. punktu aprēķina koriģētās atsaucē emisijas;

ii) [...] jaunās vērtības publicē kā iepriekšējo vērtību papildinājumu, norādot pārskata periodu, kad tās piemērojamas pirmo reizi;

b) ja saskaņā ar 14. panta 1. punkta a)–f) apakšpunktu grozīti pielikumi, tad:

i) iepriekš publicētās atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas saskaņā ar I pielikumu pārreķina, ņemot vērā parametrus, kas grozīti [...] saskaņā ar [...] 14. panta 1. punkta a)–f) apakšpunktu;

ii) pārreķināto atsaucēs CO<sub>2</sub> emisiju kopumu publicē, un no pārskata perioda, kurā saskaņā ar 14. panta 1. punkta a)–f) apakšpunktu grozītos [...] parametrus piemēro pirmo reizi, tas aizstāj iepriekšējās [...] atsaucēs [...] emisijas.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas noteikta šīs regulas 16. panta 2. punktā.”;

c) pievieno šādu punktu:

“3. Ja tiek veikti šā panta 2. punkta pirmās daļas a) apakšpunktā minētie tipa apstiprināšanas procedūru grozījumi, šā panta 2. punktā minētajos [...] īstenošanas aktos vai nu precizē, vai nosaka metodiku, kā definēt vienu vai vairākus transportlīdzekļu apakšgrupai reprezentatīvus transportlīdzekļus, arī to statistiskos svērumus un lietderīgās slodzes un pasažieru skaita vērtības, kuras jāizmanto CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanai, pamatojoties uz kā, nosaka šā panta 2. punkta pirmās daļas a) apakšpunkta i) punktā minēto korekciju, ņemot vērā monitoringa datus, kas paziņoti, ievērojot šo regulu, un transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus [...], kas minēti Regulas (ES) 2017/2400 12. panta 1. punktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas noteikta šīs regulas 16. panta 2. punktā.”;

15) regulas 13. panta 3. punktam pievieno šādu teikumu:

“Ja datus klientam paredzētās informācijas datnēs, atbilstības sertifikātos un individuālas apstiprināšanas sertifikātos nav iespējams labot saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, atbildīgā tipa apstiprinātāja iestāde izdod paziņojumu par labojumu, kurā norāda labotos datus. Tā [...] nosūta minēto paziņojumu Komisijai un attiecīgajām pusēm.”;

16) iekļauj šādus [...] pantus:

“13.a pants

Dalībvalstu veiktais monitorings un ziņošana

1. Sākot no [...] *PB: lūgums ierakstīt gadu: ja šī grozošā regula [...] stājas spēkā [...] pirms 1.<sup>[...]</sup> jūlija, ieraksta tās spēkā stāšanās gadu [...] -1 gads; ja šī grozošā regula [...] stājas spēkā [...] pēc 30.<sup>[...]</sup> [...] jūnija, ieraksta nākamo gadu]* gada pārskata perioda, dalībvalstis monitorē IV pielikuma A daļā norādītos datus, kas attiecas uz jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri Savienībā reģistrēti pirmo reizi.

Sākot ar 2020. gadu, dalībvalstu kompetentās iestādes līdz katra gada 30. septembrim minētos datus [...] par iepriekšējo pārskata periodu no 1. jūlija līdz 30. jūnijam paziņo Komisijai saskaņā ar V pielikumā izklāstīto ziņošanas procedūru.

2. Kompetentās iestādes, kas ir atbildīgas par datu monitoringu un ziņošanu saskaņā ar šo regulu, ir iestādes, ko dalībvalstis izraudzījušās saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 7. panta 6. punktu.

3. [...] Šis pants [...] attiecas uz lielas noslodzes [...] transportlīdzekļiem, kas konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti izmantošanai civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku vajadzībām.

4. [...] Šis pants attiecas uz lielas noslodzes [...] transportlīdzekļiem, kas reģistrēti [...] izmantošanai civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu un par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku vajadzībām, un lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti izmantošanai bruņoto dienestu vajadzībām, neatkarīgi [...] no tā, vai tie ir atbrīvoti no [...] 3.a panta piemērošanas.

#### 13.b pants

### **Ziņošana, ko veic ražotāji vai citas struktūras, kuras atbildīgas par lielas noslodzes transportlīdzekļa [...] CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanu**

1. Ražotāji vai citas struktūras, kuras atbildīgas par lielas noslodzes transportlīdzekļa [...] CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanu [...] un uz ko attiecas Regulas (ES) 2017/2400 9. pants vai Īstenošanas regulas (ES) 2022/1362 [...] 8. pants, datus par jauno lielas noslodzes transportlīdzekli paziņo saskaņā ar šīs regulas IV pielikuma [...] B daļu.

Minētos datus tie katru gadu līdz 30. septembrim paziņo Komisijai saskaņā ar V pielikumā noteikto ziņošanas procedūru par katru jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli, kura raksturlielumu noteikšanas vai novērtēšanas datums iekrīt pārskata periodā, kas beidzas 30. jūnijā [...].

Šo punktu nepiemēro [...] transportlīdzekļiem, kam saskaņā ar 6.b pantu piešķirts atbrīvojums.

2. Katrs ražotājs vai cita struktūra 1. punkta nozīmē datu paziņošanas vajadzībām saskaņā ar šo regulu izraugās kontaktpunktu.

3. Ziņošanas pienākumus, kas paredzēti 13.a panta 3. un 4. punktā, [...] piemēro ražotājiem un citām struktūrām šā panta 1. punkta nozīmē.

### 13.c pants

#### **Centrālais datu reģistrs lielas noslodzes transportlīdzekļiem**

1. Komisija uztur centrālu reģistru, kurā glabā lielas noslodzes transportlīdzekļu datus (“centrālais reģistrs”), kas tiek paziņoti saskaņā ar 13.a un 13.b pantu.

Centrālais reģistrs ir publiski pieejams, izņemot V pielikuma [...] 3.2. punktā uzskaitītos datu ierakstus.

[...] Aerodinamiskās pretestības vērtību dara publiski pieejamu IV pielikuma C daļā noteiktajā diapazona formātā.

2. Centrālo reģistru Komisijas vārdā pārvalda Eiropas Vides aģentūra.

### 13.d pants

#### **Uz ceļa veiktu verifikācijas testu rezultātu monitorings**

1. Komisija monitorē Regulas (EK) Nr. 595/2009 satvarā uz ceļa veikto verifikācijas testu rezultātus – ja tie ir pieejami –, lai verificētu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas un degvielas patēriņu.

2. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar 17. pantu, lai papildinātu šo regulu, norādot datus, kas dalībvalstu kompetentajām iestādēm jāpaziņo šā panta 1. punkta vajadzībām.

### 13.e pants

#### **Datu kvalitāte**

1. Kompetentās iestādes un ražotāji ir atbildīgi par to, lai dati, kurus tie paziņo, ievērojot 13.a un 13.b pantu, būtu pareizi un kvalitatīvi. Tie bez kavēšanās informē Komisiju par jebkādām kļūdām, kas atklātas paziņotajos datos.
2. Komisija pati veic to savu datu kvalitātes verifikāciju, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu.
3. Ja Komisija tiek informēta par kļūdām datos, kas paziņoti, ievērojot 1. punktu, vai ja tā pēc verifikācijas, ko pati veic, ievērojot 2. punktu, datu kopā konstatē [...] neatbilstības, tā vajadzības gadījumā veic pasākumus, kas nepieciešami, lai labotu centrālajā reģistrā [...]publicētos datus.
4. Komisija šā panta 2. un 3. punktā minētos verifikācijas un labojumu pasākumus var noteikt ar īstenošanas aktiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 16. pantā minēto pārbaudes procedūru.

### 13.f pants

#### **Administratīvie naudas sodi**

1. Komisija var piemērot administratīvu naudas sodu katrā no šiem gadījumiem:
  - a) ja tā konstatē, ka dati, kurus ražotājs paziņojis, ievērojot šīs regulas [...] 13.b pantu, atšķiras no datiem, kas izriet no ražotāja uzskaites datnes vai no motora tipa apstiprinājuma sertifikāta, kurš izdots Regulas (EK) Nr. 595/2009 satvarā, un novirze ir tīša vai pieļauta rupjas neuzmanības dēļ;
  - b) ja dati nav iesniegti termiņā, kas ir piemērojams, ievērojot [...] 13b. pantu, un kavējumam nav pienācīga attaisnojuma.

Komisija a) apakšpunktā minēto datu verificēšanas vajadzībām apspriežas ar attiecīgajām tipa apstiprinātājām iestādēm.



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

2. Komisija, balstoties uz šā panta 3. punktā izklāstītajiem principiem, pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot procedūru un metodes šā panta 1. punktā minēto administratīvo naudas sodu aprēķināšanai un iekasēšanai.

3. Šā panta 2. punktā minētajos deleģētajos aktos ievēro šādus principus:

a) Komisijas izveidotajā procedūrā nodrošina, ka tiek ievērotas tiesības uz labu pārvaldību, jo īpaši tiesības uz uzklauššanu un tiesības uz piekļuvi lietas materiāliem, vienlaikus ievērojot legītīmās intereses saglabāt konfidencialitāti un neizpaust komercnoslēpumus;

b) aprēķinot atbilstīgus administratīvos naudas sodus, Komisija vadās pēc iedarbīguma, samērīguma un atturēšanas principiem, attiecīgā gadījumā ņemot vērā novirzes vai kavējuma smagumu un ietekmi, to lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu, uz kuriem attiecas datu novirze vai kavējums datu sniegšanā, ražotāja labticību, ražotāja rūpības un sadarbības pakāpi, novirzes vai [...] kavējuma atkārtošanos, biežumu [...] un ilgumu, kā arī tam pašam ražotājam iepriekš piemērotās sankcijas;

c) administratīvos naudas sodus iekasē bez liekas kavēšanās, nosakot samaksas termiņus un attiecīgā gadījumā [...] paredzot iespēju maksājamo summu sadalīt vairākos maksājumos un posmos.

4. Administratīvo naudas sodu summas uzskata par ieņēmumiem Eiropas Savienības vispārējā budžetā.”;

17) regulas 14. pantu aizstāj ar šādu:

"14. pants

### **Pielikumu grozījumi**

1. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šīs regulas 17. pantu, lai nolūkā ņemt vērā tehnikas attīstību, kravu pārvadājumu loģistikas attīstību, pielāgojumus, kas vajadzīgi, balstoties uz šīs regulas piemērošanu un grozījumiem pamatā esošajos tipa apstiprināšanas tiesību aktos, jo īpaši Regulā (ES) 2018/858 un Regulā [...] (EK) Nr. 595/2009, grozītu šādus šīs regulas I pielikuma elementus:
  - a) 1.1. punktā noteiktie kritēriji, pēc kuriem definē transportlīdzekļu apakšgrupas, tostarp, lai pievienotu atsevišķas apakšgrupas īpaši smaga sastāva kravas automobiļiem;
  - b) 1.2. punktā noteiktie kritēriji, pēc kuriem definē profesionālos transportlīdzekļus;
  - c) 1.3. punktā noteiktie dažādu spēka pārvada tehnoloģiju sniedzamības kritēriji;
  - d) 1.4. punktā noteiktais ekspluatācijas profilu saraksts;
  - e) 2.1.1.–2.1.3. punktā noteiktais ekspluatācijas profilu svērumi;
  - f) 2.5. punktā transportlīdzekļu apakšgrupām [...] noteiktā lietderīgā slodze, pasažieru skaits, pasažieru masa, tehniski pieļaujamā maksimālā lietderīgā slodze, tehniski pieļaujama maksimālā pasažieru skaits un kravas tilpums;
  - g) 2.6.1.–2.6.3. punktā noteiktās ikgadējā nobraukuma vērtības.

2. Komisiju pilnvaro pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu šādus IV pielikuma elementus:
- a) A un [...] B daļā izklāstītās datu prasības nolūkā ņemt vērā tehnikas attīstību, pielāgojumus, kas vajadzīgi balstoties uz šīs regulas piemērošanu un grozījumiem pamatā esošajos tipa apstiprināšanas tiesību aktos, jo īpaši Regulā (ES) 2018/858 un Regulā [...] (EK) Nr. 595/2009;
  - b) atjaunināt vai koriģēt C daļā noteiktos aerodinamiskās pretestības vērtību diapazonus nolūkā ņemt vērā izmaiņas lielas noslodzes transportlīdzekļa konstrukcijā [...] un nodrošināt, ka [...] minētie diapazoni joprojām ir relevanti informācijas un salīdzināmības vajadzībām;
3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu šādus V pielikuma elementus:
- a) koriģēt V pielikumā izklāstīto [...] ziņošanas procedūru, lai ņemtu vērā šīs regulas piemērošanā gūto pieredzi un lai to pielāgotu tehnikas attīstībai;
  - b) grozīt 3.2. punktu, pievienojot datu ierakstus, kas nesēn pievienoti centrālajam reģistram.”;

18) regulas 15. pantu aizstāj ar šādu:

“15. pants  
Pārskatīšana

[...] Komisija [...] **2027. gadā** pārskata šīs regulas iedarbīgumu un ietekmi un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par [...] minētās pārskatīšanas rezultātiem.

Komisija jo īpaši ziņo par progresu publiskās un privātās alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanā transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas šī regula.

Ziņojumā Komisija apsver arī šādus aspektus:

- jebkādas potenciālas izmaiņas Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 (2017. gada 12. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, darbības jomā;
- profesionālo transportlīdzekļu iekļaušana CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājos.
- jebkādus specifiskus apgrūtinājumus attiecībā uz 3.b panta 1. punkta ievērošanu sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu dēļ, ņemot vērā specifisku teritoriālo morfoloģiju vai meteoroloģiskos apstākļus, kā arī publisko iestāžu jau veiktos nesenos ieguldījumus biometāna jomā.

[...] Minētajam ziņojumam attiecīgā gadījumā pievieno leģislatīvā akta priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu.”;

19) regulas 17. pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Pilnvaras pieņemt [...] [...] 13. panta 4. punkta otrajā daļā, [...] 13.d panta 2. punktā, [...] 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem no [PB: lūgums ierakstīt šīs regulas spēkā stāšanās datumu].”;

b) panta 3. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt [...] 13. panta 4. punkta otrajā daļā, [...] 13.d panta 2. punktā, [...] 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu.”;

c) panta 6. punktā tekstu “11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā un 14. panta 1. punktā” aizstāj ar šādu: “13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.d panta 2. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā”;

20) Regulas (ES) 2019/1242 I un II pielikumu [...] aizstāj ar šīs regulas I pielikuma tekstu;

21) šīs regulas II pielikuma tekstu pievieno Regulai (ES) 2019/1242 kā III, IV, V un VI pielikumu.

## *2. pants*

### **Regulas (ES) 2018/956 atcelšana**

Regulu (ES) 2018/956 atceļ no [*PB: lūgums ierakstīt šīs grozošās regulas piemērošanas sākuma datumu*].

Atsauces uz Regulu (ES) 2018/956 uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu VI pielikumā, kas iekļauts šīs regulas II pielikumā.

## 2.a pants

### Grozījumi Regulā (ES) 2018/858

Regulu (ES) 2018/858 groza šādi:

1) regulas 3. pantu groza šādi:

a) 33) punktā terminu “velkams transportlīdzeklis” aizstāj ar terminu “piekabe”;

b) pievieno šādu 59) punktu:

“59) “e-piekabe” ir jebkāda veida piekabe, kas spēj palīdzēt transportlīdzekļa sastāva piedziņai, izmantojot savu spēka pārvedu, un kura nav izmantojama uz publiskiem ceļiem, ja to nevelk mehānisks transportlīdzeklis;”;

2) I pielikuma B daļas 6.1.1. punkta d) apakšpunktā pievieno iii) punktu:

“iii) e-piekabju gadījumā – piedziņas un enerģijas uzglabāšanas sistēmas galveno komponentu dizains un konstrukcija;”.

## 3. pants

### Pārejas noteikumi

[...] Neatkarīgi no 2. panta attiecībā uz pārskata periodiem pirms ...*[PB: lūgums ierakstīt [...] = šīs grozošās regulas piemērošanas sākuma datumu]* turpina piemērot Regulu (ES) 2019/1242 redakcijā, kura piemērojama *[PB: lūgums ierakstīt gadu, kas ir [...] gads [...]. jūlijā pēc šīs grozošās regulas [...] spēkā stāšanās dienas]* 30. jūnijā, un Regulu (ES) 2018/956 redakcijā, kura piemērojama *[PB: lūgums ierakstīt gadu, kas ir [...] gads [...]. jūlijā pēc šīs grozošās regulas spēkā stāšanās dienas]* 30. jūnijā.

4. pants

**Stāšanās spēkā**

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

To piemēro no [*PB: lūgums ierakstīt gadu, kas ir [...] gads [...]. jūlijā pēc šīs grozošās regulas [...] spēkā stāšanās dienas*] 1. jūlija.

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

Strasbūrā,

*Eiropas Parlamenta vārdā —  
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā —  
priekšsēdētājs*

## I PIELIKUMS<sup>19</sup>

### "I PIELIKUMS

Vidējās īpatnējās emisijas, vidējo īpatnējo emisiju mērķrādītāji un pārsniegtās emisijas

#### 1. TRANSPORTLĪDZEKĻU APAKŠGRUPAS, EKSPLOATĀCIJAS PROFILI UN SAISTĪTIE PARAMETRI

1.1. Šajā regulā katram jaunam lielas noslodzes transportlīdzeklī nosaka apakšgrupu *sg*.

1.1.1. N kategorijas transportlīdzekļiem apakšgrupu *sg* definē šādi.

Transportlīdzekļu grupa saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu	Profesionāls transportlīdzeklis saskaņā ar šīs regulas 3. panta 9) punktu	Kabīnes veids	Motora jauda	Sniedzamība (OR)	Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām
<u>53. grupa un bezemisiju transportlīdzekļi 51. grupā</u>	Nē		Visi/visas		53
<u>54. grupa un bezemisiju transportlīdzekļi 52. grupā</u>	Nē		Visi/visas		54
1s	Nē		Visi/visas		1s
1	Nē		Visi/visas		1
2	Nē		Visi/visas		2
3	Nē		Visi/visas		3

<sup>19</sup> Esošie pielikumi ir iekļauti I pielikumā; jaunie pielikumi ir iekļauti II pielikumā.



4	Nē	Visi	< 170 kW	Visas	4-UD
	Nē	Kabīne bez guļvietas	≥ 170 kW	Visas	4-RD
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 170 kW un < 265 kW		
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Nē	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	9-RD
	Nē	Kabīne ar guļvietu	Visas	< 350 km	
	Nē	Kabīne ar guļvietu	Visas	≥ 350 km	9-LH
5	Nē	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	5-RD
	Nē	Kabīne ar guļvietu	< 265 kW		
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Nē	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	10-RD
	Nē	Kabīne ar guļvietu	Visas	< 350 km	
	Nē	Kabīne ar guļvietu	Visas	≥ 350 km	10-LH

<b>11</b>	<b>Nē</b>	<b>Visi/visas</b>	<b>11</b>
<b>12</b>	<b>Nē</b>	<b>Visi/visas</b>	<b>12</b>
<b>16</b>	<b>Nē</b>	<b>Visi/visas</b>	<b>16</b>

“Kabīne ar guļvietu” ir tāda veida kabīne, kam aiz vadītāja sēdekļa ir nodalījums, kuru paredzēts izmantot gulēšanai, kā paziņots saskaņā ar 13.a un 13.b pantu.

“Kabīne bez guļvietas” ir tāda veida kabīne, kas nav kabīne ar guļvietu.

Ja jauns lielas noslodzes transportlīdzeklis ir iedalīts apakšgrupā 4-UD, bet dati par CO<sub>2</sub> emisijām (g/km) *UDL* vai *UDR* ekspluatācijas profiliem, kas norādīti [...] 1.4. punktā, nav pieejami, attiecīgo jauno lielas noslodzes transportlīdzekli iedala apakšgrupā 4-RD.

“Sniedzamība” ir attālums, ko transportlīdzeklis bez atkārtotas uzpildīšanas vai atkārtotas uzlādēšanas var nobraukt tālsatiksmes pārvadājumos, kā noteikts 1.3. punktā.

1.1.2. M kategorijas transportlīdzekļiem apakšgrupu (*sg*) definē šādi.

<b>Transportlīdzekļu grupa, ievērojot Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu</b>	<b>Transportlīdzekļu apakšgrupa (<i>sg</i>), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām</b>
<b>31a, 31d</b>	<b>31-LF</b>
<b>31b1</b>	<b>31-L1</b>
<b>31b2</b>	<b>31-L2</b>
<b>31c, 31e</b>	<b>31-DD</b>
<b>32a, 32b</b>	<b>32-C2</b>
<b>32c, 32d</b>	<b>32-C3</b>

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, [...] <u>39c</u>	39-FE

1.1.3. O kategorijas transportlīdzekļiem apakšgrupu (sg) definē šādi.

<b>Transportlīdzekļu grupas, kas definētas Regulas (ES) 2022/1362 I pielikumā</b>	<b>Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām</b>
<b>Visas 1. tabulā norādītās grupas ar 1, 2, 3 asīm</b>	<b>Tādas pašas, kā norādīts Regulas (ES) 2022/1362 I pielikuma tabulu slejā “Transportlīdzekļu grupa”.</b>
<b>Visas 4. tabulā norādītās grupas ar [...] 2 <u>vai</u> 3 asīm</b>	
<b>Visas 6. tabulā norādītās grupas</b>	

1.2. Profesionālos transportlīdzekļus definē pēc šādiem kritērijiem.

Transportlīdzekļa kategorija	Šasijas konfigurācija	Kritēriji profesionāliem transportlīdzekļiem
N	Nedalīts	Lai papildinātu virsbūves kodu, kas norādīts atbilstības sertifikāta 38. ierakstā, izmanto vienu no šādiem Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma 2. papildinājumā uzskaitītajiem skaitļiem:  09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Vilcējs	Maksimālais ātrums nepārsniedz 79 km/h

1.3. Sniedzamības šajā regulā ir noteiktas šādi.

Spēka pārvada tehnoloģija	Sniedzamība (OR)
Transportlīdzekļi, kas enerģiju mehāniskās piedziņas vajadzībām saņem tikai no elektroenerģijas vai jaudas akumulēšanas ierīces	OR = faktiskais nobraukums akumulēto enerģiju patērējošā režīmā LHR ekspluatācijas profilam, kā noteikts Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļas 2.4.1. punktā
Citas tehnoloģijas	OR > 350 km

1.4. Ekspluatācijas profilu definīcijas

<b>RDL</b>	<b>Mazu kravu reģionālās piegādes</b>
<b>RDR</b>	<b>Raksturīgu kravu reģionālās piegādes</b>
<b>LHL</b>	<b>Mazu kravu tālie pārvadājumi</b>
<b>LHR</b>	<b>Raksturīgu kravu tālie pārvadājumi</b>
<b>UDL</b>	<b>Mazu kravu piegādes pilsētvidē</b>
<b>UDR</b>	<b>Raksturīgu kravu piegādes pilsētvidē</b>

<b>REL</b>	<b>Mazu kravu reģionālās piegādes (EMS)</b>
<b>RER</b>	<b>Raksturīgu kravu reģionālās piegādes (EMS)</b>
<b>LEL</b>	<b>Mazu kravu tālie pārvadājumi (EMS)</b>
<b>LER</b>	<b>Raksturīgu kravu tālie pārvadājumi (EMS)</b>
<b>MUL</b>	<b>Mazu kravu komunālie pakalpojumi</b>
<b>MUR</b>	<b>Raksturīgu kravu komunālie pakalpojumi</b>
<b>COL</b>	<b>Mazu kravu piegādes celtniecībā</b>
<b>COR</b>	<b>Raksturīgu kravu piegādes celtniecībā</b>
<b>HPL</b>	<b>Smagie [...] <u>pasažierpārvadājumi</u> pilsētvidē, maza slodze</b>
<b>HPR</b>	<b>Smagie [...] <u>pasažierpārvadājumi</u> pilsētvidē, raksturīga slodze</b>
<b>UPL</b>	<b>[...] <u>Pasažierpārvadājumi</u> pilsētvidē, maza slodze</b>
<b>UPR</b>	<b>[...] <u>Pasažierpārvadājumi</u> pilsētvidē, raksturīga slodze</b>
<b>SPL</b>	<b>Piepilsētas [...] <u>pasažierpārvadājumi</u>, maza slodze</b>
<b>SPR</b>	<b>Piepilsētas [...] <u>pasažierpārvadājumi</u>, raksturīga slodze</b>
<b>IPL</b>	<b>Starppilsētu [...] <u>pasažierpārvadājumi</u>, maza slodze</b>
<b>IPR</b>	<b>Starppilsētu [...] <u>pasažierpārvadājumi</u>, raksturīga slodze</b>
<b>CPL</b>	<b>Tālsatiksmes [...] <u>pasažierpārvadājumu autobusi</u>, maza slodze</b>
<b>CPR</b>	<b>Tālsatiksmes [...] <u>pasažierpārvadājumu autobusi</u>, raksturīga slodze</b>

## 2. RAŽOTĀJA VIDĒJO ĪPATNĒJO EMISIJU APRĒĶINS

### 2.1. Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju aprēķins

Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa  $v$ , kas iedalīts apakšgrupā  $sg$ , vai tā primārā transportlīdzekļa īpatnējās emisijas (g/km) aprēķina atbilstoši šādai formulai:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

kur:

$\sum_{mp}$  ir summa par visiem [...] 1.4. punktā uzskaitītajiem ekspluatācijas profiliem  $mp$ ;

$sg$  ir apakšgrupa, kurā jauns lielas noslodzes transportlīdzeklis  $v$  ir iedalīts atbilstoši šā pielikuma 1. iedaļai;

$W_{sg,mp}$  ir 2.1.1.–2.1.3. punktā norādītais ekspluatācijas profila svērumš;

$CO2_{v,mp}$  ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa  $v$  CO<sub>2</sub> emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam  $mp$ , paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu un normalizētas, ievērojot III pielikumu;

$CO2_{p_v,mp}$  ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa  $v$  primārā transportlīdzekļa  $CO_2$  emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam  $mp$  un šasijas konfigurācijai (zema/augsta grīda, stāvu skaits), kas piemērojama tā apakšgrupai  $sg$ , paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu un normalizētas, ievērojot III pielikumu;

Bezemisiju mehāniskajiem transportlīdzekļiem  $CO2_{v,mp}$  un  $CO2_{p_v,mp}$  ir 0.

### 2.1.1. Ekspluatācijas režīmu svērumi ( $W_{sg,mp}$ ) N kategorijas transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļu apakšgrupa ( $sg$ )*	Ekspluatācijas profils ( $mp$ )**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25

<b>5-RD</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>5-LH</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>5v</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>
<b>9-RD</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>9-LH</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>9v</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>
<b>10-RD</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>10-LH</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>10v</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>
<b>11</b>	<b>0,15</b>	<b>0,35</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,15</b>	<b>0,35</b>
<b>12</b>	<b>0,21</b>	<b>0,49</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,09</b>	<b>0,21</b>
<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,7</b>

\* Sk. definīcijas 1.1. punktā.

\*\* Sk. definīcijas 1.4. punktā.

### 2.1.2. Eksploatācijas režīmu svērumi ( $W_{sg,mp}$ ) M kategorijas transportlīdzekļiem

Transp ortlīdzē kļu apakšg rupa ( <i>sg</i> )*	Eksploatācijas profils ( <i>mp</i> )**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
<b>31-LF</b>	<b>0,27</b>	<b>0,23</b>	<b>0,15</b>	<b>0,13</b>	<b>0,11</b>	<b>0,11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>31-L1</b>	<b>0,05</b>	<b>0,05</b>	<b>0,16</b>	<b>0,14</b>	<b>0,32</b>	<b>0,28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>31-L2</b>	<b>0,05</b>	<b>0,05</b>	<b>0,09</b>	<b>0,08</b>	<b>0,15</b>	<b>0,13</b>	<b>0,24</b>	<b>0,21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>31-DD</b>	<b>0,20</b>	<b>0,31</b>	<b>0,12</b>	<b>0,18</b>	<b>0,07</b>	<b>0,12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>32-C2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,47</b>	<b>0,43</b>	<b>0,04</b>	<b>0,06</b>



32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

\* Sk. definīcijas 1.1. punktā.

\*\* Sk. definīcijas 1.4. punktā.

### 2.1.3. Eksploatācijas režīmu svērumi (Wsg,mp) O kategorijas transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg)*	Eksploatācijas profils (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

\* Sk. definīcijas 1.1. punktā.

\*\* Sk. definīcijas 1.4. punktā.

## 2.2. Ražotāja visu kādai apakšgrupai piederīgo jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas

Katram ražotājam un katrā *pārskata periodā* transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* piederīgo visu jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu vai, attiecīgā gadījumā, to primāro transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas  $avgCO2_{sg}$  aprēķina šādi:

2.2.1. N un O kategorijas transportlīdzekļiem:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{g/tkm})$$

2.2.2. M kategorijas pabeigtiem vai vairākos posmos pabeigtiem transportlīdzekļiem:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \quad (\text{i n g/pkm})$$

2.2.3. M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu primārajiem transportlīdzekļiem:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \quad (\text{g/pkm})$$

kur:

$\sum_v$  ir summa par ražotāja visiem apakšgrupai *sg* piederīgajiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar 7.b panta noteikumiem;

$CO2_v$  ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* īpatnējās  $CO_2$  emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;

$CO2p_v$  ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* primārā transportlīdzekļa īpatnējās  $CO_2$  emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;

$V_{sg}$  ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā *sg*;

$V_{pv_{sg}}$  ir to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā *sg*, kurus, ievērojot 7.b pantu, vidējo īpatnējo  $CO_2$  emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2.3. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu vidējās īpatnējās  $CO_2$  emisijas;

$PL_{sg}$  ir apakšgrupas *sg* transportlīdzekļu vidējā lietderīgā slodze, kas noteikta 2.5. punktā;

$PN_{sg}$  ir apakšgrupas  $sg$  transportlīdzekļu vidējais pasažieru skaits, kas noteikts 2.5. punktā;

### 2.3. Regulas 5. pantā minētā bezemisiju un mazemisiju koeficienta aprēķināšana

#### 2.3.1. 2019.–2024. gada pārskata periodi

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā no 2019. līdz 2024. gadam 5. pantā minēto bezemisiju un mazemisiju koeficientu ( $ZLEV$ ) aprēķina šādi:

$$ZLEV = V_{all} / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{ar minimālo vērtību } 0,97$$

kur:

$V_{all}$  ir ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupās  $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$ ;

$V_{conv}$  ir ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupās  $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$ , izņemot bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus;

$V_{zlev}$  ir  $V_{in}$  un  $V_{out}$  summa,

kur:

$$V_{in} \text{ ir } \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

kur  $\sum_v$  ir summa par visiem jauniem bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem apakšgrupās  $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$ ;

$CO2_v$  ir bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļa  $v$  īpatnējās  $CO_2$  emisijas (g/km), kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;

$LET_{sg}$  ir 2.3.4. punktā definētais mazemisiju robežlīmenis tai *sg* apakšgrupai, pie kuras pieder transportlīdzeklis *v*;

$V_{out}$  ir to bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits, kas neietilpst apakšgrupās, kuras minētas  $V_{in}$  definīcijā, un ar maksimāli 1,5 %  $V_{conv}$ .

### 2.3.2. 2025.–2029. gada pārskata periodi

Katram ražotājam un katrā **pārskata periodā** 5. pantā minēto bezemisiju un mazemisiju koeficientu (*ZLEV*) aprēķina šādi:

$ZLEV = 1 - (y - x)$  izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1 vai mazāka par 0,97; šādā gadījumā par *ZLEV* koeficients ir attiecīgi 1 vai 0,97,

kur:

*x* ir 0,02

*y* ir  $V_{in}$  un  $V_{out}$  summa, dalīta ar  $V_{total}$ , kur:

$V_{in}$  ir jaunreģistrētu mazemisiju un bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits apakšgrupās *sg* = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, kur katrs no tiem tiek uzskaitīts kā  $ZLEV_{specific}$  saskaņā ar šādu formulu:

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$

kur:

$CO2_v$  ir bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* īpatnējās  $CO_2$  emisijas (g/km), kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu,

$LET_{sg}$  ir 2.3.4. punktā definētais mazemisiju robežlīmenis tai *sg* apakšgrupai, pie kuras pieder transportlīdzeklis *v*;

$V_{out}$  ir to jaunreģistrēto bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits, kuri neietilpst apakšgrupās, kas minētas  $V_{in}$  definīcijā, un ar maksimāli 0,035 no  $V_{total}$ ;

$V_{total}$  ir ražotāja jaunreģistrētu lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits attiecīgajā pārskata periodā.

Ja  $V_{in}/V_{total}$  ir mazāks nekā 0,0075,  $ZLEV$  koeficients ir 1.

### 2.3.3. Pārskata periodi no 2030. gada

$$ZLEV = 1$$

### 2.3.4. Mazemisiju robežlīmeņa aprēķināšana

Apakšgrupas  $sg$  mazemisiju robežlīmeni  $LET_{sg}$  nosaka šādi:

$$LET_{sg} = (rCO_{2sg} \times PL_{sg}) / 2$$

kur:

$rCO_{2sg}$  ir apakšgrupas  $sg$  atsauces  $CO_2$  emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 3. punktu;

$PL_{sg}$  ir apakšgrupas  $sg$  transportlīdzekļu vidējā lietderīgā slodze, kas noteikta 2.5. punktā;

## 2.4. Transportlīdzekļu īpatsvaru aprēķināšana

Katram ražotājam un katrā *pārskata periodā* jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru apakšgrupā  $share_{sg}$  aprēķina šādi:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

Katram ražotājam un katrā *pārskata periodā* jaunu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru apakšgrupā  $zev_{sg}$  aprēķina šādi:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Katram ražotājam un katrā *pārskata periodā* to jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru apakšgrupā  $sg$ , kurus, ievērojot 7.b pantu, vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas, aprēķina šādi:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

kur:

$Vzev_{sg}$  ir ražotāja jauno bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā  $sg$ ;

$Vpv_{sg}$  ir to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā  $sg$ , kurus, ievērojot 7.b pantu, vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2.3. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas;

$V_{sg}$  ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā  $sg$ ;

$V$  ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits.

## 2.5. Lietderīgās slodzes vērtības, pasažieru skaits un kravas tilpumi

N vai O kategorijas transportlīdzeklī apakšgrupā  $sg$  vidējo lietderīgās slodzes vērtību  $PL_{sg}$  aprēķina šādi:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

M kategorijas transportlīdzeklī apakšgrupā  $sg$  vidējo pasažieru skaitu  $PN_{sg}$  aprēķina šādi:

$$PN_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PN_{sg,mp}$$

kur:

$\Sigma_{mp}$  ir summa par visiem ekspluatācijas profiliem  $mp$ ;

$W_{sg,mp}$ , ir 2.1.1.–2.1.3. punktā norādītais ekspluatācijas profila svērums;

$PL_{sg,mp}$  ir lietderīgās slodzes vērtība, kas piešķirta N un O kategorijas transportlīdzekļiem apakšgrupā  $sg$  ekspluatācijas profilam  $mp$ , kā noteikts 2.5.1. un 2.5.3. punktā;

$PN_{sg,mp}$  ir pasažieru skaits, kas piešķirts M kategorijas transportlīdzekļiem apakšgrupā  $sg$  ekspluatācijas profilam  $mp$ , kā noteikts 2.5.2. punktā.



2.5.1. N kategorijas transportlīdzekļi.

Lietderīgās slodzes vērtības  $PL_{sg, mp}$  (tonnās) nosaka šādi:

Transportlīdzekļu apakšgrupa <i>sg</i> *	Eksploatācijas profils <i>mp</i> **													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
<b>53</b>	Kā noteikts 3.1.1. punktā		Neattiecas		Kā noteikts 3.1.1. punktā		Neattiecas							
<b>54</b>														
<b>1s</b>														
<b>1</b>														
<b>2</b>			Kā noteikts 3.1.1. punktā											
<b>3</b>	Neattiecas													
<b>4-UD</b>	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
<b>4-RD</b>														
<b>4-LH</b>														
<b>4v</b>														
<b>5-RD</b>	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	neatt.	neatt.	2,6	12,9
<b>5-LH</b>														
<b>5v</b>														
<b>9-RD</b>	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
<b>9-LH</b>														
<b>9v</b>														
<b>10-RD</b>	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	neatt.	neatt.	2,6	12,9
<b>10-LH</b>														
<b>10v</b>														
<b>11</b>	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
<b>12</b>	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	neatt.	neatt.	2,6	12,9
<b>16</b>	Neattiecas												2,6	12,9

\* Sk. definīcijas 1.1. punktā.

\*\* Sk. definīcijas 1.4. punktā.

Tehniski pieļaujamās maksimālās lietderīgās slodzes vērtības  $maxPL_{sg}$  un kravu tilpumus  $CV_{sg}$  nosaka saskaņā ar 3.1.1. punktu.

2.5.2. M kategorijas transportlīdzekļi.

Pasažieru skaitu  $PN_{sg,mp}$ , pasažieru masu  $PM_{sg,mp}$  un tehniski pieļaujamo maksimālo pasažieru skaitu  $maxPN_{sg}$  apakšgrupai  $sg$  un ekspluatācijas profilam  $mp$  nosaka saskaņā ar 3.1.1. punktu.

2.5.3. O kategorijas transportlīdzekļi.

Lietderīgās slodzes vērtības  $PL_{sg,mp}$  (tonnās) nosaka šādi:

Transportlīdzekļu apakšgrupa ( $sg$ )*	Ekspluatācijas profils ( $mp$ )**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	neatt.	neatt.	neatt.
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	neatt.	neatt.	neatt.
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	neatt.	neatt.	neatt.
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	neatt.	neatt.	neatt.
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	neatt.	neatt.	neatt.
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	neatt.	neatt.	neatt.

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	neatt.	neatt.	neatt.
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	neatt.	neatt.	neatt.
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	neatt.	neatt.	neatt.
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	neatt.	neatt.	neatt.
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	neatt.	neatt.	neatt.

\* Sk. definīcijas 1.1. punktā.

\*\* Sk. definīcijas 1.4. punktā.

Tehniski pieļaujamās maksimālās lietderīgās slodzes vērtības  $maxPL_{sg}$  un kravu tilpumus  $CV_{sg}$  nosaka saskaņā ar 3.1.1. punktu.

## 2.6. Nobraukuma un lietderīgās slodzes vai pasažieru skaita svēruma koeficienta aprēķināšana

Apakšgrupas  $sg$  nobraukuma un lietderīgās slodzes (pasažieru) svēruma koeficients ( $MPW_{sg}$ ) ir ikgadējā nobraukuma (norādīts 2.6.1. punktā) un apakšgrupas lietderīgās slodzes un pasažieru skaita vērtības (norādītas 2.5.1., 2.5.2. un 2.5.3. punktā attiecīgi N, M un O transportlīdzekļu kategorijām) reizinājums, kas normalizēts līdz apakšgrupas 5-LH attiecīgajai vērtībai, un to aprēķina šādi:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (N un O kategorijas transportlīdzekļiem)}$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (M kategorijas transportlīdzekļiem)}$$

kur:

$AM_{sg}$  ir ikgadējais nobraukums, kas attiecīgās apakšgrupas transportlīdzekļiem norādīts 2.6.1., 2.6.2. un 2.6.3. punktā;

$AM_{5-LH}$  ir ikgadējais nobraukums, kas 2.6.1. punktā norādīts apakšgrupai 5-LH;

$PL_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.5.1. un 2.5.3. punktā;

$PN_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.5.2. punktā;

$PL_{5-LH}$  ir apakšgrupas 5-LH vidējā lietderīgās slodzes vērtība, kas noteikta 2.5.1. punktā.

#### 2.6.1. Ikgadējais nobraukums N kategorijas transportlīdzekļiem

<b>Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg)*</b>	<b>Ikgadējais nobraukums <math>AM_{sg}</math> (km)</b>
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

Sk. definīcijas 1.1. punktā.

2.6.2. Ikgadējais nobraukums M kategorijas transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg)*	Ikgadējais nobraukums AM <sub>sg</sub> (km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

Sk. definīcijas 1.1. punktā.

2.6.3. Ikgadējais nobraukums O kategorijas transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg)*	Ikgadējais nobraukums AM <sub>sg</sub> (km)
111, 111V,112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

Sk. definīcijas 1.1. punktā.

**2.7. Ražotāju vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, kā minēts 4. pantā**

Katram ražotājam aprēķina šādas vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas.

2.7.1. Pārskata periodiem no 2019. līdz 2029. gadam:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Pārskata periodiem no 2025. gada:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kur:

$\sum_{sg}$  ir summa tajās apakšgrupās, kas ietvertas konkrēto vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu;

$ZLEV$  ir vērtība, kas noteikta 2.3. punktā;

$share_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;

$zev_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;

$pv_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;

$MPW_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā;

$avgCO2_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā;

$avgCO2p_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā;

$rCO2_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā.

### 3. ATSAUCES VĒRTĪBU APRĒĶINĀŠANA

#### 3.1. Atsauces vērtības

Turpmāk norādītās atsauces vērtības aprēķina, pamatojoties uz visu ražotāju visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem atsauces periodā, kas apakšgrupai  $sg$  piemērojams saskaņā ar 3.2. punktu.

3.1.1. Katrai transportlīdzekļu apakšgrupai  $sg$  lietderīgās slodzes  $PL_{sg,mp}$ , pasažieru skaita  $PN_{sg,mp}$ , pasažieru masas  $PM_{sg,mp}$ , tehniski pieļaujamās maksimālās lietderīgās slodzes  $maxPL_{sg}$ , tehniski pieļaujamā maksimālā pasažieru skaita  $maxPN_{sg}$  un kravas tilpuma  $CV_{sg}$  vērtības aprēķina šādi:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (N kategorijas transportlīdzekļiem)*}$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (M kategorijas transportlīdzekļiem)*}$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (M kategorijas transportlīdzekļiem)*}$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (N kategorijas transportlīdzekļiem)*}$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (M kategorijas transportlīdzekļiem)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (O kategorijas transportlīdzekļiem)}$$

(\*tikai tām transportlīdzekļu apakšgrupām, kurām 2.5. punktā nav dotas nepārprotamas  $PL_{sg,mp}$  vai  $PN_{sg,mp}$  vērtības)

3.1.2. Atsauces CO<sub>2</sub> emisijas  $rCO2_{sg}$ , kas minētas 3. pantā, aprēķina šādi:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v/PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (N un O kategorijas transportlīdzekļiem)}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v/PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (M kategorijas transportlīdzekļiem)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v/PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (M kategorijas transportlīdzekļiem)}$$



kur:

- $\Sigma_v$  ir summa par visiem tiem apakšgrupai  $sg$  piederīgajiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti atsaucē periodā, kas  $sg$  piemērojams saskaņā ar 3.2. punktu;
- $CO2_v$  ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa  $v$  īpatnējās  $CO_2$  emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu un vajadzības gadījumā koriģētas, ievērojot II pielikumu;
- $CO2_{pv}$  ir jaunā lielas noslodzes transportlīdzekļa  $v$  primārā transportlīdzekļa īpatnējās  $CO_2$  emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu un vajadzības gadījumā koriģētas, ievērojot II pielikumu;
- $rV_{sg}$  ir visu to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā  $sg$ , kuri reģistrēti atsaucē periodā, kas  $sg$  piemērojams saskaņā ar 3.2. punktu;
- $PL_{sg}$  ir apakšgrupas  $sg$  transportlīdzekļu vidējā lietderīgā slodze, kas noteikta 2.5. punktā;
- $PN_{sg}$  ir apakšgrupas  $sg$  transportlīdzekļu vidējais pasažieru skaits, kas noteikts 2.5. punktā;
- $PL_{v,mp}$  ir transportlīdzekļa  $v$  lietderīgā slodze ekspluatācijas profilā  $mp$ , kas noteikta, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;
- $PN_{v,mp}$  ir transportlīdzekļa  $v$  pasažieru skaits ekspluatācijas profilā  $mp$ , kas noteikts, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;
- $PM_{v,mp}$  ir transportlīdzekļa  $v$  pasažieru masa ekspluatācijas profilā  $mp$ , kas noteikta, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;
- $maxPL_v$  ir transportlīdzekļa  $v$  tehniski pieļaujamā maksimālā lietderīgā slodze, kas noteikta, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;

$maxPN_v$  ir transportlīdzekļa  $v$  tehniski pieļaujамais maksimālais pasažieru skaits, kas noteikts, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;

$CV_v$  ir transportlīdzekļa  $v$  kravas tilpums, kas noteikts, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus.

### 3.2. Apakšgrupām piemērojamie atsauces periodi

Transportlīdzekļu apakšgrupām kā atsauces periodus piemēro šādus pārskata periodus.

Transportlīdzekļu apakšgrupa $sg$	Tā gada pārskata periods, kas piemērojams kā atsauces periods
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<u>1, 2, 3, 11, 12, 16</u>	<u>2021</u>
Visas pārējās	2025

3.2.1. Ja 3.2. punktā noteiktajā atsauces periodā apakšgrupā  $sg$  visu ražotāju jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits ir mazāks par 50, piemēro šādus noteikumus.

Lai pārskata periodiem gadiem  $< Y + 5$  saskaņā ar 2.7. punktu aprēķinātu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas un saskaņā ar 4.1. punktu – īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītājus, visu apakšgrupā  $sg$  iekļauto ražotāju CO<sub>2</sub> emisijām  $avgCO2_{sg}$  un  $avgCO2p_{sg}$ , kā noteikts 2.2. punktā, un atsauces CO<sub>2</sub> emisijām  $rCO2_{sg}$  un  $rCO2p_{sg}$ , kā noteikts 3.1.2. punktā, piešķir vērtību “0”.  $Y$  ir pirmā pārskata perioda gads, kurā visu apakšgrupas  $sg$  ražotāju jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits ir vismaz 50.

Lai iegūtu atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas  $rCO2_{sg}$  un  $rCO2p_{sg}$ , kas vajadzīgas, lai saskaņā ar 4. punktu aprēķinātu īpatnējo emisiju mērķrādītāju, vispirms 3.1.2. punktā norādītās atbilstošās [...] vērtības aprēķina  $Y$  gada pārskata periodam, nevis atsaucēs periodam, kas saskaņā ar 3.2. punktu piemērojams apakšgrupai  $sg$ .

Iegūtās vērtības tad dala ar:

- mērķrādītāja koeficientu  $RET_{sg,Y}$ , kas noteikts 5.1.1. punktā, lai iegūtu atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas  $rCO2_{sg}$ ;
- mērķrādītāja koeficientu  $RETp_{sg,Y}$ , kas noteikts 5.1.1. punktā, lai iegūtu atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas  $rCO2p_{sg}$ ;

#### **4. REGULAS 6. PANTĀ MINĒTO RAŽOTĀJA ĪPATNĒJO EMISIJU MĒRĶRĀDĪTĀJA APRĒĶINĀŠANA**

##### 4.1. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji

Katram ražotājam šādus īpatnējo emisiju mērķrādītājus  $T$  aprēķina šādi.

##### 4.1.1. Pārskata periodiem gadiem laikā no 2025. līdz 2029. gadam:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

##### 4.1.2. Pārskata periodiem gadiem no 2030. gada:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

kur:

- $\sum_{sg}$  ir summa tajās apakšgrupās, kas ietvertas konkrētā īpatnējo emisiju mērķrādītāja aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu;
- $share_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;
- $MPW_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā;
- $rf_{sg}$  ir CO<sub>2</sub> samazināšanas mērķrādītājs, kas konkrētajā **pārskata periodā piemērojams** jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem apakšgrupā  $sg$ , kā noteikts 4.3. punktā;
- $rfp_{sg}$  ir CO<sub>2</sub> samazināšanas mērķrādītājs, kas konkrētajā **pārskata periodā piemērojams** jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu primārajiem transportlīdzekļiem apakšgrupā  $sg$ , kā noteikts 4.3. punktā;
- $zevM_{sg}$  ir bezemisiju transportlīdzekļu mandāts, kas konkrētajā **pārskata periodā piemērojams** jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem apakšgrupā  $sg$ , kā noteikts 4.3. punktā;
- $rCO2_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā;
- $rCO2p_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā;
- $pv_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā.

4.2. Transportlīdzekļu apakšgrupas, kas ietvertas ražotāju vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju un īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķinā

Īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju  $CO_2(X)$ , īpatnējo emisiju mērķrādītāju  $T(X)$  un CO<sub>2</sub> emisiju trajektorijas  $ET(X)_Y$  aprēķinā iekļauj šādas apakšgrupas *sg*.

<b>X = 2025</b>	<b>X= NO</b>	<b>X = MCO2</b>	<b>X= MZE</b>
transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO <sub>2</sub> emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta a) apakšpunktu	kravas transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO <sub>2</sub> emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu un 3. punktu	[...] <u>pasažieru</u> transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO <sub>2</sub> emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu (tālsatiksmes autobusi un II klases autobusi ar zemu ieeju)	[...] <u>pasažieru</u> transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām attiecas bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītāji saskaņā ar 3.b pantu  (pilsētas autobusi)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Visas 1.1.1. un 1.1.3. punktā minētās transportlīdzekļu apakšgrupas.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <u>31-L2, 33-L2</u>	31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. CO<sub>2</sub> samazināšanas mērķrādītāji un bezemisiju transportlīdzekļu mandāti

4.3.1. Apakšgrupas *sg* transportlīdzekļiem, ievērojot 3.a pantu, dažādos pārskata periodos piemēro šādus CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājus *rf<sub>sg</sub>* un *rfp<sub>sg</sub>*.

CO <sub>2</sub> samazināšanas mērķrādītāji <i>rf<sub>sg</sub></i> un <i>rfp<sub>sg</sub></i>					
Apakšgrupa <i>sg</i>		Pārskata periodi pa gadiem			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	No 2040. g.
<b>Vidēji smagie kravas automobiļi</b>	<b>53, 54</b>	<b>0</b>	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>
<b>Smagie kravas automobiļi &gt; 7,4 t</b>	<b>1s, 1, 2, 3</b>	<b>0</b>	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>
<b>Smagie kravas automobiļi &gt; 16 t ar 4x2 un [...] 6x2 asu konfigurācijām</b>	<b>4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH</b>	<b>15%</b>	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>
<b>Smagie kravas automobiļi &gt; 16 t ar īpašām asu konfigurācijām</b>	<b>11, 12, 16</b>	<b>0</b>	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>
<b>Tālsatiksmes un starppilsētu autobusi (<i>rf<sub>sg</sub></i>)</b>	<b>32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD<sub>2</sub>, 31-L2, 33-L2</b>	<b>0</b>	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>
<b>Tālsatiksmes un starppilsētu autobusu primārie transportlīdzekļi (<i>rfp<sub>sg</sub></i>)</b>	<b>32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD<sub>2</sub>, 31-L2, 33-L2</b>	<b>0</b>	<b>43%</b>	<b>64%</b>	<b>90%</b>
<b>Piekabes</b>		<b>0</b>	<b>7,5%</b>	<b>7,5%</b>	<b>7,5%</b>
<b>Puspiekabes</b>		<b>0</b>	<b>7,5[...]%</b>	<b>7,5[...]%</b>	<b>7,5[...]%</b>

Pārskata periodos gados pirms 2025. gada visi CO<sub>2</sub> samazināšanas mērķrādītāji *rf<sub>sg</sub>* un *rfp<sub>sg</sub>* ir 0.

4.3.2. Apakšgrupas *sg* transportlīdzekļiem, ievērojot 3.b pantu, dažādos pārskata periodos piemēro šādus bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītājus  $zevM_{sg}$ .

Bezemisiju transportlīdzekļu mandāti $zevM_{sg}$					
Apakšgru pas <i>sg</i>		Pārskata periodi pa gadiem			
		Pirms 2030. g.	2030 – 2034	2035 – 2039	No 2040. g.
<b>Pilsētas [...] autobusi</b>	<b>31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, [...]</b>	<b>0</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

## 5. EMISIJAS KREDĪTVIENĪBAS UN PARĀDVIENĪBAS, KAS MINĒTAS 7. PANTĀ

### 5.1. CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas trajektorijas

#### 5.1.1. Mērķrādītāja koeficienti

Katrai transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* un *Y* gada pārskata periodam mērķrādītāja koeficientus nosaka šādi:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

kur:

*lY*, *uY*

ir zemākā un augstākā gada vērtības

- kopā {*rY*, 2025, 2030, 2035, 2040} apakšgrupām, kuras norādītas

4.2. punkta tabulas ailē X = 2025

- kopā {*rY*, 2030, 2035, 2040} visām pārējām apakšgrupām *sg*,

kas nosaka vismazāko intervālu, kuram ir spēkā nosacījums  $lY \leq Y < uY$

$rY$	ir tā atsaucis perioda gads, kas transportlīdzekļu apakšgrupai $sg$ piemērojams saskaņā ar 3.2. punktu;
$r_{fsg,IY}, r_{fsg,uY}$	ir apakšgrupas $sg$ CO <sub>2</sub> samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem $IY$ un $uY$ gadā saskaņā ar 4.3. punktu;
$r_{fp_{sg,IY}}, r_{fp_{sg,uY}}$	ir apakšgrupas $sg$ CO <sub>2</sub> samazināšanas mērķrādītāji jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu primārajiem transportlīdzekļiem $IY$ un $uY$ gadā saskaņā ar 4.3. punktu;
$zevM_{sg,IY}, zevM_{sg,uY}$	ir bezemisiju transportlīdzekļu mandāti jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem $IY$ un $uY$ gadā saskaņā ar 4.3. punktu.

Pārskata gadiem  $Y < rY$   $RET_{sg,Y}$ ,  $RETp_{sg,Y}$  un  $ZET_{sg,Y}$  vērtības ir 1 tā, ka transportlīdzekļu apakšgrupai  $sg$  nav ietekmes uz CO<sub>2</sub> emisiju trajektoriju.

### 5.1.2. CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas trajektorijas

5.1.2.1. Tad katrai transportlīdzekļu apakšgrupai  $sg$  un  $Y$  gada pārskata periodam nosaka šādas CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas trajektorijas:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Katram ražotājam un  $Y$  gada pārskata periodam laikā no 2019. līdz 2024. gada nosaka šādas CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas trajektorijas:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Katram ražotājam un  $Y$  gada pārskata periodam laikā no 2025. līdz 2040. gada nosaka šādas CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas trajektorijas:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$



kur:

$\sum_{sg}$  ir summa tajās apakšgrupās, kas ietvertas konkrētā CO<sub>2</sub> emisiju trajektorijas aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu;

$share_{sg}$  ir ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvars transportlīdzekļu apakšgrupā  $sg$ , kā noteikts 2.4. punktā;

$MPW_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā;

$rCO2_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā;

$rCO2p_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā;

$pv_{sg}$  ir to ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvars apakšgrupā  $sg$ , kurus, ievērojot 7.b pantu, vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas.

## 5.2. Emisijas kredītvienību un parādvienību aprēķināšana katrā pārskata periodā

Katram ražotājam un katrā  $Y$  gada pārskata periodā laikā no 2019. līdz 2040. gadam emisijas kredītvienības  $cCO2(X)_Y$  un emisijas parādvienības  $dCO2(X)_Y$ , ( $X = NO, M$ ), ir šādu vērtību maksimums un 0 (t. i., emisijas kredītvienības un parādvienības nevar būt negatīvas).

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

kur:

$ET(X)_Y$  ir ražotāja emisiju trajektorija  $Y$  gada **pārskata periodā**, kas noteikta saskaņā ar 5.1. punktu ( $X = 2025, NO, M$ );

$CO2(X)_Y$  ir ražotāja vidējās īpatnējās emisijas  $Y$  gada **pārskata periodā**, kas noteiktas saskaņā ar 2.7. punktu ( $X = 2025, NO, M$ );

$T(X)_Y$  ir ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītājs  $Y$  gada **pārskata periodā**, kas noteikts saskaņā ar 4. punktu ( $X = 2025, NO, M$ );

$V_Y$  ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits  $Y$  gada **pārskata periodā**.

### 5.3. Emisijas parādvienību limits

Katram ražotājam emisijas parādvienību limitus  $limCO2(X)_Y$   $Y$  gada pārskata periodā nosaka šādi:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$  pārskata periodiem, kad  $Y$  gads  $< 2030$ ;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$  pārskata periodiem, kad  $Y$  gads  $\geq 2030$ ;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$  pārskata periodiem, kad  $Y$  gads  $\geq 2030$ ,

kur:

$T(X)_Y$  ir ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītājs  $Y$  gada **pārskata periodā**, kas noteikts saskaņā ar 4. punktu ( $X = 2025, NO, M$ );

$V(X)_Y$  ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits  $Y$  gada **pārskata periodā** transportlīdzekļu apakšgrupās, kuras iekļautas īpatnējo  $CO_2$  emisiju  $CO2(X)$  aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu ( $X = 2025, NO, M$ ).

#### 5.4. Agrinās emisijas kredītvienības

Emisijas parādvienības, kas iegūtas par 2025. gada *pārskata periodiem*, samazina par summu, kura atbilst pirms *minētā pārskata perioda* iegūtajām emisijas kredītvienībām un kuru katram ražotājam nosaka šādi:

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

kur:

min ir mazākā no divām iekavās norādītajām vērtībām;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  ir summa *Y gadu pārskata periodos* no 2019. līdz 2024. gadam;

$dCO2(NO)_Y$  ir emisijas parādvienības par Y gada *pārskata periodu*, kas noteiktas saskaņā ar 5.2. punktu;

$cCO2(NO)_Y$  ir emisijas kredītvienības par Y gada *pārskata periodu*, kas noteiktas saskaņā ar 5.2. punktu.

#### 6. REGULAS 8. PANTA 2. PUNKTĀ MINĒTĀ RAŽOTĀJA CO<sub>2</sub> EMISIJU PĀRSNIEGUMA NOTEIKŠANA

Katram ražotājam un katrā Y gada *pārskata periodā*, sākot ar 2025. *gadu*, transportlīdzekļu kategorijas īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju pārsnieguma vērtību  $exeCO2(X)_Y$  aprēķina šādi, ja vērtība ir pozitīva (X = NO, M). Ja, veicot turpmāk norādītos aprēķinus, iegūst negatīvu  $exeCO2(X)_Y$  vērtību, uzskata ka tā ir 0.

2025. gada *pārskata periodam*:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

Pārskata periodiem Y gadiem no 2026. līdz 2028. gadam, no 2030. līdz 2033. gadam un no 2035. līdz 2038. gadam:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Pārskata periodiem Y gadiem no 2030. līdz 2033. gadam un no 2035. līdz 2038. gadam:

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Y gadu pārskata periodam, kad Y = 2029, 2034 un 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Y gadu pārskata periodam, kad Y = 2034 un 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

2040. gada pārskata periodiem:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Y gadu pārskata periodiem, kad  $Y > 2040$ :

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

kur:

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  ir summa *Y gadu pārskata periodos no 2019. līdz 2024. gadam*;

$\sum_{I=2025}^Y$  ir summa *I gadu pārskata periodos no 2025. gada līdz Y gadam*;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$  ir summa *J gadu pārskata periodos no 2025. gada līdz (Y-1) gadam*;

$\sum_{I=2025}^{2039}$  ir summa *I gadu pārskata periodos no 2025. līdz 2039. gadam*;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$  ir summa *J gadu pārskata periodos no 2030. gada līdz (Y-1) gadam*;

$dCO2(X)_Y$  ir emisijas parādvienības par *Y gada pārskata periodu*, kas noteiktas saskaņā ar 5.2. punktu ( $X = NO, M$ );

$cCO2(X)_Y$  ir emisijas kredītvienības par *Y gada pārskata periodu*, kas noteiktas saskaņā ar 5.2. punktu ( $X = NO, M$ );

$limCO2(X)_Y$  ir emisijas parādvienību limits, kas noteikts saskaņā ar 5.3. punktu (X = NO, M);

$redCO2(X)$  ir emisijas parādvienību samazinājums 2025. gada *pārskata periodā*, kas noteikts saskaņā ar 5.4. punktu (X = NO, M).

Visos citos gadījumos pieņem, ka emisiju pārsnieguma vērtība  $exeCO2(X)_Y$  ir 0 (X = NO, M).

CO<sub>2</sub> emisiju pārsniegums Y gada pārskata periodā, kā minēts 8. panta 2. punktā, ir šāds:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

## II PIELIKUMS

### Koriģēšanas procedūras, kas minētas 11. pantā

#### **1. ATSAUCES CO<sub>2</sub> EMISIJU KORIGĒŠANA PĒC 11. PANTA 2. PUNKTĀ MINĒTO TIPA APSTIPRINĀŠANAS PROCEDŪRU GROZĪŠANAS**

Pēc 11. panta 2. punktā minēto tipa apstiprināšanas procedūru grozīšanas pārrēķina I pielikuma 3.1.2. punktā minētās atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas.

Šajā nolūkā jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu *v* un to primāro transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas (g/km) atsaucēs periodā, kas noteiktas ekspluatācijas profilam *mp*, kā minēts I pielikuma

2.1. punktā, koriģē šādi:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

kur:

$\sum_r$  ir summa par visiem apakšgrupai *sg* piederīgajiem reprezentatīvajiem transportlīdzekļiem *r*;

*sg* ir apakšgrupa, kurai pieder transportlīdzeklis *v*;

$S_{r,sg}$  ir reprezentatīvā transportlīdzekļa *r* statistiskais svars apakšgrupā *sg*;

$CO2(RP)_{v,mp}$  ir transportlīdzekļa *v* īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam *mp* un pamatojas uz atsaucēs perioda monitoringa datiem;

$CO_2(RP)_{r,mp}$	ir reprezentatīvā transportlīdzekļa $r$ īpatnējās CO <sub>2</sub> emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam $mp$ saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem redakcijā, kas piemērojama atsaucē periodā.
$CO_{2r,mp}$	ir reprezentatīvā transportlīdzekļa $r$ īpatnējās CO <sub>2</sub> emisijas, kas noteiktas ekspluatācijas profilam $mp$ saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem atbilstoši 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētajiem grozījumiem;
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	ir lielās noslodzes transportlīdzekļa $v$ primārā transportlīdzekļa īpatnējās CO <sub>2</sub> emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam $mp$ un pamatojas uz atsaucē perioda monitoringa datiem;
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	ir reprezentatīvā transportlīdzekļa $r$ primārā transportlīdzekļa īpatnējās CO <sub>2</sub> emisijas (g/km), kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem redakcijā, kas piemērojama atsaucē periodā.
$CO_{2pr,mp}$	ir reprezentatīvā transportlīdzekļa $r$ primārā transportlīdzekļa īpatnējās CO <sub>2</sub> emisijas, kas noteiktas ekspluatācijas profilam $mp$ saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem atbilstoši 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētajiem grozījumiem.

Īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas normalizē, ievērojot III pielikumu, izmantojot tās 14. panta 1. punkta f) apakšpunktā minēto parametru vērtības, kas ir piemērojamas 11. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajā pārskata periodā.



Reprezentatīvos transportlīdzekļus nosaka atbilstoši 11. panta 3. punktā norādītajai metodikai.

## 2. KORIGĒTO ATSAUCES CO<sub>2</sub> EMISIJU PIEMĒROŠANA SASKAŅĀ AR 11. PANTA 2. PUNKTU

Ja Y gada pārskata periodā dažu ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas ir noteiktas ar 11. panta 2. punktā minētajiem grozījumiem, I pielikuma 4. un 5.1. punktā izmantotās transportlīdzekļa apakšgrupas *sg* atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas  $rCO_{2sg}$  aprēķina šādi:

$$rCO_{2sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

kur:

$\sum_i$  ir šāda summa:

- ja  $i = [ \dots ] 0$ : negrozītā CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanas procedūra, kurā izmanto sākotnējās atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas bez koriģējumiem, un
- ja  $i \geq 1$ : visi turpmākie grozījumi, kas minēti 11. panta 2. punktā;

$V_{sg}$  ir ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits Y gada pārskata periodā transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*;

$V_{sg,i}$  ir tādu ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits Y gada pārskata periodā transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*, kuru īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas ir noteiktas ar grozījumu *i*;

$rCO_{2sg,i}$  ir:

- ja  $i = 0$ : nekoriģētās atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas;
- ja  $i \geq 1$ : atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas, kas noteiktas transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* ar grozījumu *i*.

## II PIELIKUMS<sup>20</sup>

### "III PIELIKUMS

#### 4. pantā minēto jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju normalizēšana

##### 1. ĪPATNĒJO CO<sub>2</sub> EMISIJU NORMALIZĒŠANA

I pielikuma 2.1. punkta aprēķina vajadzībām transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju  $CO_{2v,mp}$  vērtības normalizē šādi:

$$CO_{2v,mp} = reportCO_{2v,mp} + \Delta CO_{2v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{N un O kategorijas transportlīdzekļiem})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{M kategorijas transportlīdzekļiem}),$$

Primāro transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju  $[[Co_2p]]_{(v,mp)CO_2p}]_{(v,mp)}$  vērtības normalizē saskaņā ar to pašu metodiku, izmantojot primāro transportlīdzekļu parametrus,

kur:

$CO_{2v,mp}$  ir ekspluatācijas profilam  $mp$  noteiktās transportlīdzekļa  $v$  normalizētās CO<sub>2</sub> emisijas, kas jāņem vērā I pielikuma 2.1. punkta aprēķinā;

$reportCO_{2v,mp}$  ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa  $v$  CO<sub>2</sub> emisijas (g/km) [...], kas noteiktas ekspluatācijas profilam  $mp$  un paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu;

$\Delta CO_{2v,mp}(m)$  nosaka saskaņā ar 3. punktu;

---

<sup>20</sup> Sk. 20. zemspītras piezīmi.

$\Delta CO_2cv_{v,mp}$	nosaka saskaņā ar 4. punktu;
$PL_{v,mp}$	ir transportlīdzekļa $v$ lietderīgā slodze ekspluatācijas profilā $mp$ , kas noteikta, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;
$PL_{sg,mp}$	ir lietderīgā slodze apakšgrupai $sg$ un ekspluatācijas profilam $mp$ , kā noteikts I pielikuma 2.5. punktā;
$PM_{v,mp}$	ir transportlīdzekļa $v$ pasažieru masa ekspluatācijas profilā $mp$ , kas noteikta, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;
$PM_{sg,mp}$	ir pasažieru masa apakšgrupai $sg$ un ekspluatācijas profilam $mp$ , kā noteikts I pielikuma 2.5. punktā;
$cCW_v$	ir transportlīdzekļa $v$ tukšmasas korekcija saskaņā ar 2. punktu.

## 2. TUKŠMASAS NORMALIZĀCIJA

Tā kā transportlīdzekļa pārvadājumu lietderība pieaug, palielinoties tā tehniski pieļaujamajai maksimālajai lietderīgajai slodzei vai pasažieru skaitam, bet tehnisku iemeslu dēļ augstākas šo parametru vērtības ir saistītas ar lielākām tukšmasām un tādējādi arī lielākām CO<sub>2</sub> emisijām, tad, lai normalizētu tā īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas saskaņā ar 1. punktu, apakšgrupas  $sg$  transportlīdzekļa  $v$  tukšmasai piemēro šādu tukšmasas korekciju:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (\max PL_{sg} - \max PL_v) \text{ [...] N kategorijas transportlīdzekļiem;}$$

$$\underline{cCW_v = 0} \quad \underline{\text{O kategorijas transportlīdzekļiem;}}$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (\max PN_{sg} - \max PN_v) \text{ M kategorijas transportlīdzekļiem;}$$

kur:

$a_{sg}$  ir lineārs koeficients, kas transportlīdzekļa  $v$  pārskata periodam noteikts saskaņā ar 2.1. punktu;

$maxPL_v$  ir transportlīdzekļa  $v$  tehniski pieļaujamā maksimālā lietderīgā slodze, kas noteikta, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;

$maxPN_v$  ir transportlīdzekļa  $v$  tehniski pieļaujamais maksimālais pasažieru skaits, kas noteikts, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;

$maxPL_{sg}$  ir transportlīdzekļu apakšgrupas  $sg$  tehniski pieļaujamā maksimālā lietderīgā slodze, kas noteikta saskaņā ar I pielikuma 2.5. punktu;

$maxPN_{sg}$  ir transportlīdzekļu apakšgrupas  $sg$  tehniski pieļaujamais maksimālais pasažieru skaits, kas noteikts saskaņā ar I pielikuma 2.5. punktu.

## 2.1. Normalizācijas parametru noteikšana

Katram pārskata periodam parametrus  $a_{sg}$  un  $b_{sg}$  nosaka, izmantojot vērtību  $CW_v$  korelācijas ar  $maxPL_v$  vērtībām (N un O kategorijas transportlīdzekļiem) un  $maxPN_v$  vērtībām (M kategorijas transportlīdzekļiem) lineāras regresijas analīzi, ņemot vērā visus jaunreģistrētos transportlīdzekļus  $v$  apakšgrupā  $sg$ :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \text{ [...] N kategorijas transportlīdzekļiem;}$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \text{ M kategorijas transportlīdzekļiem,}$$

kur:

$CW_v$  ir transportlīdzekļa  $v$  tukšmasa, kas noteikta, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus; ja precīza vērtība nav pieejama, drīkst veikt tuvinājumu, izmantojot transportlīdzekļa  $v$  koriģētu faktisko masu;

$maxPL_v$  ir transportlīdzekļa  $v$  tehniski pieļaujamā maksimālā lietderīgā slodze, kas noteikta, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;

$maxPN_v$  ir transportlīdzekļa  $v$  tehniski pieļaujamais maksimālais pasažieru skaits, kas noteikts, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;

### 3. CO<sub>2</sub> EMISIJU IZMAIŅAS SAISTĪBĀ AR TRANSPORTLĪDZEKĻA KOPĒJĀS MASAS IZMAIŅĀM

Transportlīdzekļa  $v$  CO<sub>2</sub> emisiju *ex-post* izmaiņas, kas jānosaka ekspluatācijas profilam  $mp$  tāpēc, ka kopējā masā, kas transportlīdzeklim piešķirama CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanai, ir veiktas *ex-post* izmaiņas, nosaka ar šādu lineāru aproksimāciju:

$$\Delta CO_{2v,mp}(m) = m \cdot (CO_{2v,r} - CO_{2v,l}) / (Mr - Ml)$$

kur:

$m$  ir izmaiņas kopējā masā, kas transportlīdzeklim  $v$  piešķirta tā CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanai;

$CO_{2v,r}$  ir transportlīdzekļa  $v$  CO<sub>2</sub> emisijas (g/km) bez masas izmaiņām, kas noteiktas tam pašam ekspluatācijas profilam  $mp$ , reprezentatīviem slogojuma apstākļiem;

- $CO_{2v,1}$  ir transportlīdzekļa  $v$  CO<sub>2</sub> emisijas (g/km) bez masas izmaiņām, kas noteiktas tam pašam ekspluatācijas profilam  $mp$ , maza slogojuma apstākļiem;
- $Mr$  ir transportlīdzekļa kopējā masa simulācijā bez masas izmaiņām tam pašam ekspluatācijas profilam  $mp$ , reprezentatīviem slogojuma apstākļiem;
- $Ml$  ir transportlīdzekļa kopējā masa simulācijā bez masas izmaiņām tam pašam ekspluatācijas profilam  $mp$ , maza slogojuma apstākļiem.

#### 4. DAŽĀDU KRAVU TILPUMU NORMALIZĒŠANA

O kategorijas transportlīdzekļiem, kas ietilpst vienā un tajā pašā apakšgrupā, ir atšķirīgi kravas tilpumi. Tā kā transportlīdzekļa pārvadājumu lietderība pieaug, palielinoties kravas tilpumam, bet tehnisku iemeslu dēļ šāds palielinājums ir saistīts arī ar lielākām CO<sub>2</sub> emisijām, piemēro šādu apakšgrupas  $sg$  transportlīdzekļa  $v$  CO<sub>2</sub> emisiju korekciju:

$$\Delta CO_{2cv,v,mp} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

kur:

- $a_{sg,mp}$  ir lineārs koeficients, kas transportlīdzekļa  $v$  pārskata periodam noteikts saskaņā ar 4.1. punktu;
- $CV_v$  ir transportlīdzekļa  $v$  kravas tilpums, kas noteikts, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;
- $CV_{sg}$  ir transportlīdzekļu apakšgrupas  $sg$  kravas tilpums, kas noteikts saskaņā ar I pielikuma 2.5. punktu.

N un M kategorijas transportlīdzekļiem CO<sub>2</sub> emisiju korekcija  $\Delta CO_{2cv,v,mp}$  ir 0.

#### 4.1. Normalizācijas parametru noteikšana

Katram pārskata periodam un ekspluatācijas profilam parametrus  $a_{sg,mp}$  un  $b_{sg,mp}$  nosaka, izmantojot vērtību [ $reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)$ ] korelācijas ar  $CV_v$  vērtībām lineāras regresijas analīzi, ņemot vērā visus jaunreģistrētos transportlīdzekļus  $v$  apakšgrupā  $sg$ :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

kur:

$CV_v$  ir transportlīdzekļa  $v$  kravas tilpums, kas noteikts, izmantojot saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;

$reportCO2_{v,mp}$ ,  $\Delta CO2_{v,mp}(m)$  ir, kā noteikts 1. punktā.”

[...][...]²¹

#### IV PIELIKUMS

### **Noteikumi par datiem, kas jāmonitorē un jāziņo, kā noteikts 13.a un 13.b pantā**

#### A DAĻA. DATI, KURU MONITORINGS UN ZIŅOŠANA JĀVEIC DALĪBVALSTĪM:

- a) transportlīdzekļu identifikācijas numuri visiem 2. pantā minētajiem jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti dalībvalsts teritorijā;
- b) ražotāja nosaukums;
- c) marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums);
- d) virsbūves kods, kā noteikts atbilstības sertifikāta 38. ierakstā, tostarp attiecīgā gadījumā papildu cipari, kas minēti Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma 2. papildinājumā;
- e) attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas minēti 2. panta pirmās daļas a) vai b) punktā, informācija par spēkiekārtu, kas norādīta atbilstības sertifikāta 23., 23.1. un 26. ierakstā;
- f) transportlīdzekļa maksimālais ātrums, kā norādīts atbilstības sertifikāta 29. ierakstā;
- g) pabeigības posms, kas norādīts izraudzītajā atbilstības sertifikāta paraugā saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683 VIII pielikuma 2. punktu;
- h) transportlīdzekļa kategorija, kā norādīts atbilstības sertifikāta 0.4. ierakstā;
- i) asu skaits, kā norādīts atbilstības sertifikāta 1. ierakstā;
- j) tehniski pieļaujamā maksimālā masa, kā norādīts atbilstības sertifikāta 16.1. ierakstā;
- k) ražotāja uzskaites datnes kriptogrāfiskā kontrolsumma, kā norādīts atbilstības sertifikāta 49.1. ierakstā; par transportlīdzekļiem, kas reģistrēti līdz 2025. gada 30. jūnijam, dalībvalstis drīkst ziņot tikai kriptogrāfiskās kontrolsummas pirmās 8 rakstzīmes;
- l) īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, kā norādīts atbilstības sertifikāta 49.5. ierakstā;
- m) vidējā lietderīgas slodzes vērtība, kā norādīts atbilstības sertifikāta 49.6. ierakstā;

---

<sup>21</sup> Sk. 20. un 21. zemspītras piezīmi.



- n) reģistrācijas datums;
- o) 3. panta 24) punktā minētā N3 kategorijas kravas automobiļa sastāva tehniski pieļaujamā maksimālā masa īpaši smagā sastāvā, kura norādīta atbilstības sertifikāta 16.4. ierakstā vai transportlīdzekļa individuālā apstiprinājuma sertifikātā;
- [...]p) attiecībā uz speciālajiem transportlīdzekļiem – to apzīmējums, kā norādīts atbilstības sertifikāta 51. ierakstā;
- q) dzenošo asu skaits, kā norādīts atbilstības sertifikāta 3. ierakstā;
- [...]r) attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas apstiprināti saskaņā ar Regulas 2018/858 2. panta 3. punkta b) apakšpunktu, informācija par to, ka transportlīdzeklis ir konstruēts un izgatavots vai pielāgots civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēku lietošanai;
- [...]s) transportlīdzekļiem, kas reģistrēti civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu, sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēku vai bruņoto spēku lietošanai, apstiprinājums, ka transportlīdzeklis ir reģistrēts izmantošanai civilās aizsardzības dienestos, ugunsdzēsības dienestos, sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēkos vai bruņoto spēku dienestos un ka tas atbilst šīs regulas 2. panta 5. punktā izklāstītajiem nosacījumiem. Attiecībā uz visiem transportlīdzekļiem, tostarp individuāli apstiprinātiem transportlīdzekļiem, atbilstošā informācija ir informācija, kas sniedzama ES atbilstības sertifikātā, transportlīdzekļa individuāla ES apstiprinājuma sertifikātā vai individuālā nacionālā apstiprinājuma sertifikātā saskaņā ar paraugiem, kas noteikti Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2020/683<sup>22</sup>, neatkarīgi no jebkādiem nacionāli noteiktiem atbrīvojumiem, kas piemērojami saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 45. panta 1. punktu.

---

<sup>22</sup> Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/683 (2020. gada 15. aprīlis), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 attiecībā uz administratīvajām prasībām par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 163, 26.5.2020., 1. lpp.).

## B DAĻA. DATI, KURU ZIŅOŠANA JĀVEIC RAŽOTĀJIEM UN CITĀM STRUKTŪRĀM

Saskaņā ar 13.b pantu katrs ziņotājs paziņo šādus datus par tiem transportlīdzekļiem, par kuriem tam ir pienākums sagatavot ražotāja uzskaites datni (*MRF*) vai transportlīdzekļa informācijas datni (*VIF*) saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/1362<sup>23</sup> noteikumiem.

Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas minēti IV pielikuma A daļas p) un q) punktā, 7.a pantā minētais ražotājs informē Komisiju arī saskaņā ar 2. panta 4. un 5. punktu, ja transportlīdzeklis, kas citādi būtu atbrīvots no 3.a pantā noteiktajiem pienākumiem, no šiem pienākumiem nav atbrīvots.

Transportlīdzekļu kategorijas / apakšgrupas	Ziņotāji			
	Primārā transportlīdzekļa ražotājs <sup>(1)</sup>	Starpposma transportlīdzekļa ražotājs <sup>(2)</sup>	Transportlīdzekļa ražotājs <sup>(3)</sup>	Norīkotais tehniskais dienests <sup>(8)</sup>
N / visas	Neattiecas	Neattiecas	– <i>MRF</i> <sup>(4)</sup> – Papildinformācija*	Neattiecas
M / visas	– <i>VIF</i> <sup>(4) (5)</sup> – <i>MRF</i> <sup>(4) (6)</sup> – Papildinformācija* par primāro transportlīdzekli.	Neattiecas	– <i>VIF</i> <sup>(4) (7)</sup> – <i>MRF</i> <sup>(4) (7)</sup> – Papildinformācija* par pabeigto vai vairākos posmos pabeigto transportlīdzekli.	Neattiecas
O / visas	Neattiecas	Neattiecas	– <i>MRF</i> <sup>(9)</sup> – Papildinformācija*	– <i>MRF</i> <sup>(9)</sup> – Papildinformācija*

<sup>23</sup> Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/1362 (2022. gada 1. augusts), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes piekabju veiktspēju saistībā ar to ietekmi uz mehānisko transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijām, degvielas patēriņu, enerģijas patēriņu un bezemisiju sniedzamību un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2020/683 (OV L 205, 5.8.2022., 145. lpp.).

- (<sup>1</sup>) Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 29) punkts.
- (<sup>2</sup>) Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 31) punkts.
- (<sup>3</sup>) Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 4.a) punkts.
- (<sup>4</sup>) Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 9. panta 2) punkts.
- (<sup>5</sup>) Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 I pielikuma 2.3. punkts.
- (<sup>6</sup>) Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 I pielikuma 2.4. punkts.
- (<sup>7</sup>) Komisijas Regulas (ES) 2017/2400 I pielikuma 2.7.5. punkts.
- (<sup>8</sup>) Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/1362 8. panta 6. punkts.
- (<sup>9</sup>) Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/1362 8. panta 7. punkts.

### Papildinformācija.

Nr.	Monitoringa parametrs	Avots	Piemēro šādiem transportlīdzekļiem
15	Marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums)		Visi
24	Pārnesumkārbas ražotāja nosaukums un adrese	0.4. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VI pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;
25	Marka (pārnesumkārbas ražotāja tirdzniecības nosaukums)	0.1. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VI pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;
32	Asu ražotāja nosaukums un adrese	0.4. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VII pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis; O kategorija;

33	Marka (asu ražotāja tirdzniecības nosaukums)	0.1. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VII pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis; O kategorija;
39	Riepu ražotāja nosaukums un adrese	1. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 X pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis; O kategorija;
40	Marka (rieņu ražotāja tirdzniecības nosaukums)	3. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 X pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis; O kategorija;
72	Simulācijas rīka izmantošanas licences numurs		Visi
75	Motora CO <sub>2</sub> masas emisija <i>WHTC</i> (8) (g/kWh)	Regulas (ES) Nr. 582/2011 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;
76	Motora degvielas patēriņš <i>WHTC</i> (g/kWh)	Regulas (ES) Nr. 582/2011 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;
77	Motora CO <sub>2</sub> masas emisija <i>WHSC</i> (9) (g/kWh)	Regulas (ES) Nr. 582/2011 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;
78	Motora degvielas patēriņš <i>WHSC</i> (g/kWh)	Regulas (ES) Nr. 582/2011 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;

101	Transportlīdzekļiem, kuru simulācijas datums ir, sākot ar 2020. gada 1. jūliju, – motora tipa apstiprinājuma numurs	Regulas (ES) Nr. 582/2011 I pielikuma 5., 6. vai 7. papildinājuma papildpielikuma 1.2.1. punkts.	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;
102	Transportlīdzekļiem, kuru simulācijas datums ir, sākot ar 2021. gada 1. jūliju, ar komatu atdalītu vērtību datne ar tādu pašu nosaukumu kā darba datnei un ar paplašinājumu .vsum, kurā ietverti agregētie rezultāti par katru simulēto ekspluatācijas profilu un lietderīgās slodzes nosacījumu	Datne, ko ģenerē Regulas (ES) 2017/2400 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētais simulācijas rīks tā grafiskās lietotājsaskarnes ( <i>GUI</i> ) versijā	“[...] <b>visas</b>

C DAĻA. AERODINAMISKĀS PRETESTĪBAS VĒRTĪBU ( $C_{dxA}$ ) DIAPAZONI  
 PUBLISKOŠANAI SASKAŅĀ AR 13.c PANTU

Lai saskaņā ar 13.c pantu publiskotu  $C_{dxA}$  vērtību, kas norādīta datu ierakstā Nr. 23, Komisija izmanto diapazonus, kas noteikti turpmākajā tabulā, kura ietver katrai  $C_{dxA}$  vērtībai atbilstošo diapazonu:

Diapazons	CdxA vērtība [m2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38

A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

---

**Datu ziņošana un pārvaldība, kā noteikts 13.a–13.c pantā**

1. DALĪBVALSTU ZIŅOJUMI

- 1.1. Kompetentās iestādes kontaktpunkts saskaņā ar 13.a pantu elektroniski nosūta Aģentūrai IV pielikuma A daļā noteiktos datus.

Kontaktpunkts Komisijai un Aģentūrai nosūta paziņojumu par datu pārsūtīšanu uz šādām e-pasta adresēm:

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

un

HDV-monitoring@eea.europa.eu.

2. RAŽOTĀJU ZIŅOJUMI

- 2.1. Ražotāji bez kavēšanās paziņo Komisijai šādu informāciju:

- a) ražotāja nosaukums, kas norādīts atbilstības sertifikātā vai individuāla apstiprinājuma sertifikātā;
- b) starptautiskais ražotāja identifikators (*WMI* kods), kā noteikts Komisijas Regulā (ES) Nr. 19/2011<sup>24</sup>, kas jāizmanto tirgū laižamu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu identifikācijas numuros;
- c) kontaktpunkts, kas atbildīgs par datu augšupielādi Aģentūrai.

Ražotāji bez kavēšanās paziņo Komisijai par jebkādam izmaiņām minētajā informācijā.

Paziņojumus nosūta uz 1.1. punktā minētajām adresēm.

---

<sup>24</sup> Komisijas Regula (ES) Nr. 19/2011 (2011. gada 11. janvāris), kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju obligātās izgatavotāja plāksnītes un transportlīdzekļa identifikācijas numura tipa apstiprināšanas prasībām un ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 8, 12.1.2011., 1. lpp.).



- 2.2. Ražotāja kontaktpunkts saskaņā ar 13.b pantu elektroniski nosūta Aģentūrai I pielikuma B daļas 2. punktā noteiktos datus.

Kontaktpunkts par datu nosūtīšanu Komisijai un Aģentūrai paziņo pa e-pastu uz 1.1. punktā minētajām adresēm.

### 3. DATU APSTRĀDE

- 3.1. Aģentūra veic saskaņā ar 1.1. un 2.2. punktu nosūtīto datu apstrādi un apstrādātos datus ieraksta reģistrā.
- 3.2. Datus par lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti iepriekšējā pārskata periodā un ierakstīti reģistrā, publisko līdz katra gada 30. aprīlim, izņemot šādus datu ierakstus:
- 3.2.1. transportlīdzekļa identifikācijas numurs;
  - 3.2.2. pārnesumkārbas ražotāja nosaukums un adrese;
  - 3.3.2. marka (pārnesumkārbas ražotāja tirdzniecības nosaukums);
  - 3.2.4. asu ražotāja nosaukums un adrese;
  - 3.2.5. marka (asu ražotāja tirdzniecības nosaukums);
  - 3.2.6. riepu ražotāja nosaukums un adrese;
  - 3.2.7. marka (rieļu ražotāja tirdzniecības nosaukums);
  - 3.2.8. motora modelis;
  - 3.2.9. pārnesumkārbas modelis;
  - 3.2.10. lēninātāja modelis;
  - 3.2.11. griezes momenta pārveidotāja modelis;
  - 3.2.12. leņķa pārvada modelis;
  - 3.2.13. ass modelis;
  - 3.2.14. aerodinamiskās pretestības modelis;
  - 3.2.15. ar komatu atdalītu vērtību datne ar tādu pašu nosaukumu kā darba datnei un ar paplašinājumu .vsun, kurā ietverti agregētie rezultāti par katru simulēto ekspluatācijas profilu un lietderīgās slodzes nosacījumu.

- 3.3. Ja kompetentā iestāde vai ražotāji konstatē kļūdas iesniegtajos datos, tie bez kavēšanās paziņo par kļūdām Komisijai un Aģentūrai, iesniedzot kļūdu paziņošanas ziņojumu aģentūrai un nosūtot e-pastu uz 1.1. punktā minētajām adresēm.
- 3.4. Komisija ar Aģentūras atbalstu verificē paziņoto informāciju par kļūdām un attiecīgā gadījumā labo datus reģistrā.
- 3.5. Komisija ar Aģentūras atbalstu pirms nosūtīšanas termiņiem savlaicīgi dara pieejamus elektroniskos formātus datu nosūtīšanai, kas minēta 1.1. un 2.2. punktā.

*VI PIELIKUMS*  
**ATBILSTĪBAS TABULA**

Regula (ES) 2018/956

Regula (ES) 2018/956	Šī regula
1. pants	1. panta 2. punkts
2. pants	2. pants
3. pants	3. pants
4. pants	13.a pants
5. pants	13.b pants
6. pants	13.c pants
7. pants	13.d pants
8. pants	13.e pants
9. pants	13.f pants
10. pants	-
11. pants	14. pants
12. pants	16. pants
13. pants	17. pants
14. pants	-
I pielikums	IV pielikums
II pielikums	V pielikums”