



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2017. gada 10. novembrī
(OR. en)

14217/17

Starpiestāžu lieta:
20187/0293 (COD)

CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2017. gada 9. novembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2017) 676 final
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisiju samazināšanai un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (pārstrādāta redakcija)

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2017) 676 *final*.

Pielikumā: COM(2017) 676 *final*



EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 8.11.2017.
COM(2017) 676 final

20187/0293 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Eiropas Savienībā (ES) īpaša nozīme ir autobūves nozarei, kas ražošanas, pārdošanas, apkopes un transporta jomā nodrošina darbvietas vairāk nekā 12 miljoniem cilvēku. Pašlaik ES autobūves nozare kā daļa no pasaules autobūves nozares piedzīvo būtiskas pārmaiņas. Digitalizācija un automatizācija maina tradicionālos ražošanas procesus. Inovācijas saistībā ar elektrificētām jaudas piedziņas ķēdēm, autonomu vadību un satīklotiem transportlīdzekļiem rada būtiskas problēmas, kas var fundamentāli pārveidot šo nozari. Turklāt pēdējo desmit gadu laikā ES automobiļu tirgus daļa pasaules tirgū ir samazinājusies — ja agrāk tā veidoja aptuveni trešdaļu, tad šobrīd tā ir apmēram 20 % liela —, un tas rada papildu spiedienu uz ES ražošanas nozari, liekot rast jaunus tirgus.

Līdz ar Parīzes nolīguma¹ pieņemšanu pasaule ir apņēmusies pāriet uz mazoglekļa ekonomiku. Pašlaik daudzas valstis īsteno mazoglekļa transporta politiku — tostarp ieviešot transportlīdzekļu standartus — un nereti to veic kopā ar gaisa kvalitātes uzlabošanas pasākumiem. Līdz šim Eiropā ieviestie automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanas standarti ir bijuši būtisks instruments, ar ko veicināt inovācijas un investīcijas mazoglekļa tehnoloģiju jomā. Taču šobrīd, ja netiks noteikti stingrāki standarti laikposmam pēc 2020. gada, ES riskē zaudēt tehnoloģiskās līderpozīcijas, jo īpaši attiecībā uz bezemisiju/mazemisiju transportlīdzekļiem, jo ASV, Japāna, Dienvidkoreja un Ķīna virzās uz priekšu ļoti ātri.

Ķīna nupat automobiļu ražotājiem ir noteikusi bezemisiju/mazemisiju transportlīdzekļu obligātās kvotas, kuras būs piemērojamas no 2019. gada. Lai veicinātu bezemisiju/mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, ASV — Kalifornijā un deviņos citos štatos — ir sekmīgi izstrādāts reglamentējošs instruments. To, ka automobiļu ražotājiem bezemisiju/mazemisiju transportlīdzekļi ir stratēģiski nozīmīgi, apliecina vairāki neseni paziņojumi par to, ka tuvākajos gados pasaules tirgū ievērojami palielināsies elektrificēto jaudas piedziņas ķēžu īpatsvars. ES autobūves nozarei ir jāklūst par pasaules līderi šo jauno tehnoloģiju jomā, tāpat kā tā jau ir līdere tradicionālo automobiļu tehnoloģiju jomā.

Pašreizējais tiesiskais regulējums ES patērētājiem liedz iespējas potenciāli ietaupīt uz degvielu. Saskaņā ar spēkā esošo CO₂ regulu novērtējumu no CO₂ standartiem izrietošie degvielas ietaupījumi ievērojami pārsniedz iegādes izmaksu pieaugumu, taču automobiļa lietošanas laikā aiztaupītie degvielas izdevumi ir bijuši mazāki, nekā paredzēts, galvenokārt tādēļ, ka arvien palielinās neatbilstība starp emisiju rādītājiem testēšanas ciklā un reālajos braukšanas apstākļos. Ja samazināsies emisiju rādītāju neatbilstība un jaunos transportlīdzekļos tiks uzstādītas tehnoloģijas, kas nodrošina degvielas ietaupījumu reālos braukšanas apstākļos, patērētāji būs vēl lielāki ieguvēji.

Komisijas 2016. gada jūlijā publicētajā Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģijā² ir izvirzīts mērķis, ka līdz 2050. gadam transporta radīto siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju līmenim būs jābūt vismaz par 60 % zemākam nekā 1990. gadā un ka ir jāuzņem kurss uz nulles emisiju. Gaisa piesārņotāju emisijas no transportlīdzekļiem ir nekavējoties krasi jāsamazina. Šajā stratēģijā ir arī skaidri norādīts, ka mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļi ir jāievieš

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01)).

² COM(2016) 501 final.

plašākā mērā, lai līdz 2030. gadam iegūtu būtisku tirgus daļu un ilgtermiņā stingri nostādītu ES uz bezemisiju mobilitātes ceļa.

Šī stratēģija pirmām kārtām tika īstenota ar 2017. gada maija paziņojumu “Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”³. Tajā ir precizēts, ka ES mērķis ir panākt, lai Eiropā tiktu izstrādāti, piedāvāti un ražoti labākie mazemisiju, savienotas un automatizētas mobilitātes risinājumi, aprīkojums un transportlīdzekļi un lai būtu ieviesta pati modernākā infrastruktūra to atbalstam. Paziņojumā uzsvērts, ka ES, par pamatu izmantojot jau gūtos svarīgos panākumus, ir jāieņem noteicoša loma notiekošajos pārkārtojumos autobūves nozarē pasaules līmenī.

Pašreizējie automobiļu un furgonu CO₂ emisiju standarti, kas darbosies līdz 2020./2021. gadam, ir palīdzējuši ievērojami samazināt CO₂ emisijas no mazas noslodzes transportlīdzekļiem.⁴ Tomēr, ņemot vērā pašreiz īstenoto politiku, sagaidāms, ka SEG emisiju samazinājums būs nepietiekams, lai sasniegtu ES 2030. gadam nosprausto mērķi — samazināt emisijas vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gadu. Autotransports 2015. gadā radīja 22 % no ES SEG emisijām, un šī daļa kopš 1990. gada stabili pieaug. 2015. gadā automobiļi un furgoni emitēja 73 % no autotransporta SEG emisijām.

Lai gan pēdējo desmitgažu laikā ES transporta nozare ir ievērojami samazinājusi gaisa piesārņotāju emisijas, tā joprojām ir lielākā NO_x emisiju radītāja. Bezemisiju transportlīdzekļi ne tikai palīdz samazināt autotransporta CO₂ emisijas, bet arī nodrošina ieguvumus saistībā ar transportu, kas nerada gaisa piesārņotāju emisijas.

Lai palielinātu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru, šajā priekšlikumā attiecībā uz jauniem mazas noslodzes transportlīdzekļiem ir izvirzīti izmaksu ziņā lietderīgi CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji līdz 2030. gadam un paredzēts īpašs stimulējošs mehānisms. Tas gadās par to, lai ES autobūves nozare saglabātu tehnoloģiskās līderpozīcijas, tādējādi nostiprinot savu konkurētspēju, un veicinās nodarbinātību. Tas samazinās arī degvielas patēriņa izmaksas patērētājiem. Vienlaikus tas palīdzēs izpildīt ES saistības saskaņā ar Parīzes nolīgumu. Stimulējošais mehānisms, kas paredzēts, lai palielinātu bezemisiju/mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru, jo īpaši palīdzēs samazināt gaisa piesārņojumu, bet tas savukārt uzlabos ne tikai gaisa kvalitāti, bet arī sabiedrības veselību. Tas papildina pašreizējos pasākumus, ar kuriem risina gaisa kvalitātes problēmas pilsētu, reģionu un valstu līmenī.

Konkrētāk, tas ražošanas nozarei dos skaidru signālu un prognozējamību, kas vajadzīgi konkurētspējai, investīcijām, nodarbinātības stimulēšanai un inovāciju sekmēšanai. Turklāt Eiropas Savienībā tas paātrinās bezemisiju/mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu un degvieltaupīgu tehnoloģiju izstrādi un tādējādi nodrošinās pamatu ES autobūves nozares panākumu saglabāšanai pasaules tirgos. Sagaidāms, ka kopā ar nepieciešamajiem atbalsta pasākumiem ES un valstu līmenī tiks investēts uzlādes infrastruktūrās.

Jauni īpaši pārvaldības mehānismi nodrošinās, ka CO₂ emisiju un degvielas patēriņa rādītāji atbilst patērētāju novērojumiem reālos braukšanas apstākļos. Priekšlikums nodrošina arī centienu taisnīgu sadalījumu starp ražotājiem.

Šis priekšlikums ir daļa no plašākas mobilitātes tiesību aktu paketes, kurā ietilpst uz pieprasījumu vērsti pasākumi, kas papildina šā priekšlikuma pasākumus, kuri attiecas uz piedāvājumu. Tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu tirgus sekmēšanai ir paredzēta

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA un TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles, pieejams: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

Direktīva 2009/33/EK par tīro un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu. Ar ierosināto grozījumu tiks nodrošināts, ka šī direktīva attieksies uz visām attiecīgajām iepirkuma praksēm, ka tā dod skaidrus ilgtermiņa tirgus signālus un ka tās noteikumi ir vienkārši un sekmīgi piemērojami. Tam būtu jāuzlabo transporta nozares devums CO₂ un gaisa piesārņotāju emisiju samazināšanā un šīs nozares konkurētspējā un izaugsme.

Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīva attiecas uz vienotu standartu nodrošināšanu iekšējā tirgus jomā, prasībām par atbilstošas infrastruktūras minimumu, kuras jāizstrādā nacionālajos politikas satvaros, un patērētāju informēšanu par degvielu un transportlīdzekļu saderību. Lai sekmētu direktīvā paredzēto nacionālo politikas satvaru ieviešanu un uzlabotu savstarpēji saderīgu degvielas infrastruktūru plānošanu un finansēšanu, rīcības plānā par alternatīvo degvielu infrastruktūru ir izklāstīta virkne ieteikumu.

Akumulatoru iniciatīva palīdzēs ES izveidot pilnīgu vērtību ķēdi akumulatoru izstrādei un ražošanai.

Turklāt 2018. gada pirmajā pusē Komisija plāno iesniegt apspriešanai priekšlikumu par CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājiem attiecībā uz jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

• **Saskanība ar konkrētajā politikas jomā spēkā esošajiem noteikumiem**

Šis priekšlikums palīdzēs sasniegt Enerģētikas savienības pamatstratēģijas⁵ mērķi — pārkārtoties uz drošu un konkurētspējīgu mazoglekļa ekonomiku. Tas palīdzēs sasniegt konkrētos mērķus, kas noteikti ES klimata un enerģētikas satvarā laikposmam līdz 2030. gadam, tostarp ES iekšzemes SEG emisiju samazinājumu vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) neaptvertajos sektoros, kuros ietilpst autotransports, līdz 2030. gadam būs jāpanāk samazinājums vismaz 30 % apmērā salīdzinājumā ar 2005. gadu. Ar Kopīgo centienu regulu⁶, kas attiecas uz ETS neaptvertajiem sektoriem, Komisija dalībvalstīm ir ierosinājusi SEG emisiju samazināšanas mērķrādītājus 2030. gadam. Šos mērķrādītājus dalībvalstīm palīdzēs sasniegt mazas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ standarti laikposmam pēc 2020. gada.

Turklāt ETS, kas ir ES klimata politikas stūrakmens, palīdz dekarbonizēt enerģētikas nozari, kurai, pieaugot elektrotransportlīdzekļu īpatsvaram, autotransporta jomā būs arvien lielāka nozīme.

Septītā pamatprogramma un programma “Apvārsnis 2020” kopumā ir nodrošinājušas finansējumu vairāk nekā EUR 1,5 miljardu apmērā, lai atbalstītu akumulatoru, alternatīvo degvielu un transportlīdzekļu elektrifikācijas aspektu pētniecību un izstrādi.

Komisijas 2016. gada priekšlikums par pārskatītu Atjaunojamo energoresursu direktīvu (*Renewable Energy Directive — RED II*)⁷ ir paredzēts, lai samazinātu degvielu SEG emisijas, nosakot degvielas piegādātājiem ES līmeņa pienākumu līdz 2030. gadam nodrošināt, ka mazemisiju un atjaunojamo energoresursu degvielu — tostarp atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas un modernu biodegvielu — īpatsvars ir vismaz 6,8 %.

⁵ COM(2015) 080 final.

⁶ Priekšlikums Regulai par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam nolūkā izveidot noturīgu Enerģētikas savienību un izpildīt Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes regulu Nr. 525/2013 par mehānismu siltumnīcefekta gāzu emisiju pārraudzībai un ziņošanai un citas informācijas ziņošanai saistībā ar klimata pārmaiņām (COM(2016) 482 final).

⁷ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par atjaunojamo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu (pārstrādāta redakcija) (COM(2016) 767 final).

Pārskatītās *Eurovignette* direktīvas priekšlikums paredz emisiju rādītājos balstītas maksas, kas nodrošinās iespēju atlīdzināt par videi visnekaitīgākajiem transportlīdzekļiem un stimulēs autoparku atjaunošanu⁸.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Kā uzsvērts nesen pieņemtajā dokumentā “Atjauninātā ES rūpniecības politikas stratēģija”⁹, ES ekonomikai ir no svara moderna un konkurētspējīga autobūves nozare. Tomēr, lai šī nozare saglabātu savas tehnoloģiskās līderpozīcijas un gūtu panākumus pasaules tirgos, tai būs jāpaātrina pāreja uz ilgtspējīgākām tehnoloģijām un jauniem darījumdarbības modeļiem. Tikai tas nodrošinās, ka laikposmā līdz 2030. gadam un turpmākajos gados Eiropai būs pati konkurētspējīgākā, inovatīvākā un ilgtspējīgākā rūpniecība.

Turklāt Komisijas 2016. gada maijā sāktajā iniciatīvā “Plāns nozaru sadarbībai prasmju jomā”¹⁰ autobūves nozare ir iekļauta kā viena no mērķa nozarēm. Šajā iniciatīvā ir paredzēta iespēja iesniegt projektu pieteikumus, lai apvienotu galvenos sociālo partneru pārstāvjus, noteiktu kvalifikācijas un prasmju problēmas un šo problēmu risināšanai valsts vai reģionālā līmenī ieviestu pielāgotas stratēģijas.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir LESD 192. pants. Saskaņā ar LESD 191. pantu un 192. panta 1. punktu Eiropas Savienība cita starpā palīdz sasniegt šādus mērķus: saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti, sekmēt starptautiska mēroga pasākumus, lai risinātu reģionālas vai pasaules vides problēmas, un jo īpaši cīnīties pret klimata pārmaiņām.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

ES līmenī automobiļu un furgonu CO₂ emisiju standarti ir ieviesti attiecīgi 2009. un 2011. gadā, nospraužot mērķrādītājus līdz 2020./2021. gadam. Ir ļoti iespējams, ka bez turpmākas ES rīcības šajā jomā būtisks papildu CO₂ samazinājums no jauniem mazas noslodzes transportlīdzekļiem būs neliels, kā tas vērojams ES attiecībā uz automobiļiem laikposmā no 1995. gada līdz 2006. gadam. Zināms emisiju samazinājums joprojām būtu sagaidāms pēc 2021. gada, jo turpinās pašreizējā autoparka atjaunošana ar jaunākiem automobiļiem un furgoniem, kas atbilst 2020./2021. gada CO₂ standartiem. Tomēr, tā kā paredzams, ka aktivitāte transporta jomā turpinās pieaugt, kopējais CO₂ samazinājums varētu būt nepietiekams, lai sasniegtu SEG emisiju samazināšanas mērķrādītāju 2030. gadam un izpildītu saistības saskaņā ar Parīzes nolīgumu.

ES rīcība ir pamatota, ņemot vērā gan klimata pārmaiņu pārrobežu ietekmi, gan nepieciešamību aizsargāt vienotos transportlīdzekļu tirgus. Ja nebūtu ES līmeņa rīcības, būtu risks, ka pastāvētu dažādas nacionālās shēmas mazas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai. Tā rezultātā atšķirtos mērķu vērienīgums un uzbūves parametri, kas savukārt nozīmētu vajadzību pēc dažādiem tehnoloģiskajiem risinājumiem un transportlīdzekļu konfigurācijām, kas samazinātu apjomradītus ietaupījumus. Valsts un vietējās iniciatīvas vien varētu būt mazāk iedarbīgas, jo pastāv risks, ka tās nebūs saskaņotas un tādējādi sadrumstalos iekšējo tirgu.

⁸ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (COM(2017) 275 final).

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

Dažādās dalībvalstīs ražotājiem ir atšķirīgas transportlīdzekļu tirgus daļas, tādēļ tos varētu dažādi ietekmēt daudzie valsts tiesību akti, iespējams, radot konkurences izkropļojumus. Sadrumstalots Eiropas tirgus varētu paaugstināt ražotāju atbilstības nodrošināšanas izmaksas, kā arī vājināt stimulu izstrādāt degvieltaupīgus automobiļus un vieglos komerciālos transportlīdzekļus.

Papildu izmaksas, kas varētu rasties tādēļ, ka nav izstrādāti vienoti standarti un kopīgi tehniski risinājumi, varētu izjust gan detaļu piegādātāji, gan automobiļu ražotāji. Tomēr galu galā tās tiktu novirzītas uz patērētājiem, kuri bez koordinētas ES rīcības tāda paša siltumnīcefekta gāzes samazinājuma sasniegšanai saskartos ar augstākām transportlīdzekļu izmaksām.

- **Proporcionalitāte**

Šis priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam, jo tajā ir paredzēti tikai tie pasākumi, kas vajadzīgi izvērsto mērķu sasniegšanai. Priekšlikumā ir noteikti jauni izmaksu ziņā lietderīgi standarti, lai saskaņā ar apstiprināto ES klimata un enerģētikas satvaru laikposmam līdz 2030. gadam sasniegtu vajadzīgos automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazinājumus, vienlaikus nodrošinot centienu taisnīgu sadalījumu starp ražotājiem.

- **Instrumenta izvēle**

Tā kā šis priekšlikums ir divu spēkā esošu regulu pārstrādāta redakcija, tad vienīgais piemērotais instruments ir regula.

Šajā gadījumā pārstrādāšanas tehnika ļauj apvienot divas samērā līdzīgas agrāk pieņemtas regulas vienā tiesību aktā, ar ko izdara iecerētos grozījumus, kodificē šos grozījumus, nemainot iepriekšējo aktu noteikumus, un atceļ minētos tiesību aktus. Ierosinātā pārstrādātā regula ir saskaņā ar Komisijas saistībām atbilstīgi Iestāžu nolīgumam par labāku likumdošanas procesu¹¹.

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

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

Spēkā esošo regulu padziļināts novērtējums tika veikts Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (Regulatory Fitness and Performance Programme — *REFIT*) ietvaros. Tas tika pabeigts 2015. gada aprīlī, publicējot konsultantu galīgo ziņojumu¹².

Novērtējuma ziņojumā regulas tika vērtētas, ņemot vērā sākotnējos tiesību aktos izvērztos mērķus. Tajā tika secināts, ka regulas joprojām ir relevantas un lielā mērā saskanīgas un ir radījušas ievērojamus emisiju aiztaupījumus, turklāt attiecībā uz noteikto mērķu sasniegšanu izmaksu ziņā ir bijušas lietderīgākas, nekā sākotnēji paredzēts. Tās radīja arī ievērojamu ES pievienoto vērtību, ko tādā pašā mērā nevarētu panākt, izmantojot valsts pasākumus.

Galvenie novērtējuma secinājumi bija šādi:

- regulas joprojām ir spēkā un paliks spēkā laikposmā pēc 2020. gada;

¹¹ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

¹² Ricardo-AEA un TEPR (2015), *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles*, pieejams: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

- regulas ir bijušas sekmīgākas CO₂ mazināšanā nekā iepriekšējās brīvprātīgās vienošanās ar ražošanas nozari;
- pēc ieviešanas vieglo pasažieru automobiļu CO₂ regula varētu būt panākusi 65–85 % no izplūdes gāzu emisiju samazinājuma. Attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem regulai bija būtiska nozīme emisiju samazināšanas paātrināšanā.
- Ietekme uz konkurētspēju un inovāciju visumā ir pozitīva un bez konkurences kropļojuma pazīmēm;
- novērtējuma ziņojumā izceltas šādas nepilnības:
 - Eiropas Jaunā braukšanas cikla (New European Drive Cycle — *NEDC*) testa cikls neatspoguļo pilnvērtīgi faktisko emisiju daudzumu un atšķirība starp testēšanas cikla mērījumiem un faktiskajām emisijām aizvien pieaug, mazinot regulu pozitīvo ietekmi;
 - regulās netiek ņemtas vērā emisijas, kas rodas no degvielu ražošanas vai kas saistītas ar transportlīdzekļu ražošanu un nodošanu atkritumos;
 - atsevišķi regulu struktūras elementi (kārtība) varētu ietekmēt regulu efektivitāti. Jo īpaši masas izmantošana par lietderības parametru nostādījusi neizdevīgā situācijā masas samazināšanu kā emisiju samazināšanas iespēju;
- regulas ir radījušas sabiedrībai ekonomiskus ieguvumus;
- ražotāju izmaksas ir daudz zemākas, nekā sākotnēji paredzēts, jo emisiju samazināšanas tehnoloģijas kopumā ir izrādījušās lētākas, nekā gaidīts;
- automobiļa lietošanas laikā aiztaupītie degvielas izdevumi pārsniedz sākotnējās ražošanas izmaksas, taču aiztaupījums ir zemāks, nekā paredzēts: galvenokārt tādēļ, ka arvien palielinās atšķirība starp testēšanas cikla un faktisko emisiju rādītājiem;
- regulas ir samērā saskanīgas gan iekšēji, gan savā starpā;
- noteikumi, kas potenciāli vājina regulas (lai gan tiem ir ierobežota ietekme), ir atkāpe attiecībā uz specifisku modeļu ražotājiem, superkredīti un pakāpeniskas ieviešanas laikposms (automobiļiem);
- tirgus saskaņošana ir ES pievienotās vērtības svarīgākais aspekts, un ir maz ticams, ka nesaskaņota darbība būtu bijusi tikpat efektīva. Ar regulām tiek nodrošinātas vienotas prasības, tādējādi samazinot ražotāju izdevumus un nodrošinot regulatīvo noteiktību.

- **Apspriedes ar ieinteresētajām personām**

Komisija vēlējās iegūt ieinteresēto personu atsauksmes un tam izmantoja šādus elementus:

- sabiedriskā apspriešana tiešsaistē, kas norisinājās laikposmā no 2016. gada 20. jūlija līdz 28. oktobrim;
- ieinteresēto personu seminārs (2017. gada 24. martā), kurā iepazīstināja ar sabiedriskās apspriešanas rezultātiem;
- ieinteresēto personu seminārs, kas bija veltīts nodarbinātībai un prasmēm (2017. gada 26. jūnijā);
- sanāksmes ar attiecīgo nozaru apvienībām, kas pārstāv automobiļu ražotājus, detaļu un materiālu piegādātājus, kā arī degvielas piegādātājus;

- divpusējās sanāksmes ar dalībvalstu iestādēm, transportlīdzekļu ražotājiem, piegādātājiem, sociālajiem partneriem un nevalstiskajām organizācijām (NVO);
- ieinteresēto personu vai dalībvalstu nostājas izklāsti.

Ar ieinteresētajām personām veikto apspriežu kopsavilkums ir sniegts šā priekšlikuma ietekmes novērtējuma 2. pielikumā.

Turpmāk sniegts kopsavilkums par galvenajiem rezultātiem, kas izriet no apspriedēm ar ieinteresētajām personām. Attiecībā uz mērķrādītāju līmeni automobiļu un vieglo kravas automobiļu ražotāji kopumā atbalsta pieticīgākus mērķrādītājus 2030. gadam salīdzinājumā ar vides un transporta NVO, kā arī patērētāju organizācijām, kas atbalsta vērienīgākus mērķrādītājus gan 2025. gadam, gan 2030. gadam. Attiecībā uz centienu sadalījumu ražotāji atbalsta robežvērtību līkni, kuras pamatā ir masa, savukārt vides un transporta NVO, kā arī patērētāju organizācijas dod priekšroku balstvirsmi kā lietderības parametram. Lai gan autobūves nozare pārsvarā ir pret mazemisiju transportlīdzekļu /bezemisiju transportlīdzekļu obligātu ieviešanu, akumulatoru un elektroenerģijas ražotāji, infrastruktūras projektu investori, daudzas Eiropas pilsētas, kas saskaras ar gaisa kvalitātes problēmām, kā arī vides un transporta NVO aicina šo pieeju atbalstīt. Patērētāju organizācijas ieņem neitrālu nostāju jautājumā par mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu stimulēšanu.

• **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Ietekmes novērtējuma pamatā ir pierādījumi, kas gūti, novērtējot spēkā esošās regulas¹³.

Ekonomiskās, sociālās un vidiskās ietekmes kvantitatīvai novērtēšanai ietekmes novērtējuma ziņojumā izmantotas īpašas izmaksu līknes, kas aptver dažādus modeļus un daudzas modernas tehnoloģijas, kuras paredzētas automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai. Izmantojot modeli PRIMES-TREMOVE, ar ko prognozē autotransporta nozares attīstību, ir izstrādāti dažādi scenāriji. Šī analīze tika papildināta, izmantojot citus modelēšanas rīkus — piemēram, GEM-E3 un E3ME (attiecībā uz makroekonomisko ietekmi) un Kopīgā pētniecības centra modeli DIONE — ar jaunizstrādātām funkcijām ietekmes novērtēšanai ražotāju (kategoriju) līmenī.

Dati par siltumnīcefekta gāzu emisijām un citiem jaunu mazas noslodzes transportlīdzekļu parametriem tika iegūti no ikgadējiem monitoringa datiem, ko saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 443/2009 un (ES) Nr. 510/2011 par CO₂ emisijām no mazas noslodzes transportlīdzekļiem ir paziņojušas dalībvalstis un savākusi Eiropas Vides aģentūra (EVA).

Papildus apspriedēm ar ieinteresētajām personām tika savākta sīkāka informācija, izmantojot vairākus ārējiem līgumslēdzējiem pasūtītus atbalsta pētījumus, kuros tika aplūkoti šādi jautājumi:

- pieejamās tehnoloģijas, ko var izvērst attiecīgā laika periodā, lai samazinātu jaunu mazas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijas, kā arī to iedarbīgums un izmaksas;
- elementi, kas potenciāli ietekmē rūpniecības konkurētspēju un nodarbinātību;
- pieaugošā neatbilstība starp testēšanas un reālos braukšanas apstākļos radītām emisijām un faktori, kas to veicina;

¹³ Ricardo-AEA un TEPR (2015), *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles*, pieejams: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

- dažādu regulatīvo pieeju, regulatīvās metrikas un iespējamo struktūras elementu (noteikumu) ietekme;
- ietekme uz SEG un piesārņotāju emisijām.

Pētījumu saraksts ir sniegts šā priekšlikuma ietekmes novērtējuma 1. pielikumā.

• **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējums, kas pievienots šim priekšlikumam, ir sagatavots un izstrādāts saskaņā ar piemērojamajām labāka regulējuma pamatnostādnēm, un 2017. gada 13. oktobrī Regulējuma kontroles padome ir sniegusi pozitīvu atzinumu ar atrunām.

Galīgajā versijā ir iekļauti padomes ieteiktie uzlabojumi. Tie attiecas uz šādiem aspektiem: 1) tas, kā aprakstītas saiknes ar citām ES rīcībpolitikas iniciatīvām, jo īpaši Komisijas iesniegtajām plašajām mobilitātes paketēm; 2) tas, kā skaidroti galvenie vājie punkti, kas kavē bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, un iespējas ar ierosināto regulu tos risināt; 3) tas, kā skaidrotas ES ražotāju konkurētspējas problēmas, jo īpaši risks zaudēt līderpozīcijas tehnoloģiju jomā, un iespējas ar ierosināto regulu tās novērst; 4) tas, kā apzināti ar politiskajiem lēmumiem saistītie kompromisi; 5) tas, kā novērtēts regulatīvais slogs un potenciālās vienkāršošanas iespējas.

Politikas risinājumi

Lai varētu risināt konstatētās problēmas un sasniegt politikas mērķus, ietekmes novērtējumā apsvērtie politikas risinājuma varianti ir iedalīti piecās pamatgrupās.

1) Mērķrādītāji (līmenis, termiņi un metrika)

Attiecībā uz laikposmu līdz 2030. gadam tika izvērtēti dažāda līmeņa mērķrādītāji, emisiju samazinājumam svārstoties no 10 % līdz 40 % 2030. gadā salīdzinājumā ar ES autoparka vidējo mērķrādītāju 2021. gadam un furgonu mērķrādītāju 2020. gadam. Kā arī tika izvērtēti divi risinājumi, kas atspoguļo Eiropas Parlamenta norādītos mērķrādītāja līmeņus, kurus Komisija 2014. gada sarunu laikā apņēmas izvērtēt.

Attiecībā uz mērķrādītāju termiņiem apsvērtie risinājuma varianti ietvēra mērķrādītāja nosprašanu tikai 2030. gadam, mērķrādītājus 2025. un 2030. gadam, kā arī mērķrādītājus katram gadam laikposmā no 2022. gada līdz 2030. gadam. Attiecībā uz mērķrādītāju izteikšanas metriku apsvērtie risinājumi ietvēra pašreizējo pieeju, kas pamatojas uz izplūdes gāzu emisijām (“no uzpildes stacijas līdz riteņiem”), kā arī alternatīvus risinājumus (“no dziļurbuma līdz riteņiem”, “iekļautās emisijas”, “nobraukuma izsvēršana”).

Vēlamais risinājums attiecībā uz mērķrādītāju līmeni ir gan automobiļiem, gan furgoniem noteikt jaunus ES autoparka CO₂ mērķrādītājus, kas būtu līdzvērtīgi 30 % samazinājumam 2030. gadā salīdzinājumā ar 2021. gada mērķrādītājiem.

Vēlamais risinājums attiecībā uz emisiju mērķrādītāju metriku ir saglabāt pieeju “no uzpildes stacijas līdz riteņiem, kurā mērķrādītājus izsaka kā g CO₂/km attiecībā uz autoparka pārdošanas datu vidējo svērto rādītāju, jo šī pieeja pilnā mērā saskan ar citiem politikas instrumentiem un šīs metrikas maiņa nesniegtu būtiskus ieguvumus. Vēlamais risinājums attiecībā uz mērķrādītāju termiņiem ir nospraust jaunus automobiļu un furgonu CO₂ mērķrādītājus, kas būtu piemērojami no 2025. gada, un stingrākus mērķrādītājus, kas piemērojami no 2030. gada, lai nodrošinātu, ka līdz 2030. gadam tiek sasniegti vajadzīgie CO₂ emisiju kopējie samazinājumi, un lai tādējādi palīdzētu sasniegt Kopīgo centienu regulā noteiktos mērķrādītājus. Šāda pieeja dos arī skaidru un savlaicīgu signālu investīcijām mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļos.

2) Centienu sadalījums

Saskaņā ar spēkā esošajām regulām robežvērtību līniju izmanto, lai atsevišķiem ražotājiem noteiktu īpatnējo emisiju mērķrādītājus, sākot no ES autoparka mērķrādītājiem. Šī lineārā līkne nosaka attiecību starp CO₂ emisijām un transportlīdzekļa masu nokomplektētā stāvoklī.

Papildus pašreizējai pieejai ietekmes novērtējumā tika apsvērti arī šādi risinājumi — robežvērtību līnijas slīpuma maiņa, cita lietderības parametra (piemēram, balstvirsmas) izmantošana vai lietderības parametra neizmantošana (visiem ražotājiem nosakot vienādu samazinājumu vai vienādu mērķrādītāju).

Vēlamais risinājums attiecībā uz to, kā sadalīt ES autoparka mērķrādītāja sasniegšanai vajadzīgos centienus atsevišķu ražotāju starpā, sākot no 2025. gada, ir izmantot robežvērtību līkni ar ražotājiem specifiskiem mērķrādītājiem, kas atkarīgi no transportlīdzekļu vidējās WLTP testa masas, un ar tādu(-iem) līknes slīpumu(-iem), kas nodrošina līdzvērtīgus mazināšanas centienus ražotāju vidū.

3) Mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu stimulēšana (definīcijas un stimulu veidi)

Izmantojot dažādas mazemisiju transportlīdzekļu definīcijas, ietekmes novērtējumā ir apsvērti divi atšķirīgi BET/MET stimulu veidi:

- *saistošs uzdevums* — būtu jānosaka visiem ražotājiem vienāds BET/MET īpatsvars;
- *kreditēšanas sistēma* — šis stimulants ņemtu vērā ražotāja BET/MET īpatsvaru, nosakot tā īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāju. Ražotāju, kas pārspējis konkrētu BET/MET līmeņatzīmi, varētu atalgot ar mazāk stingru CO₂ mērķrādītāju.

Katram no šiem diviem stimuliem tika izskatīti dažāda līmeņa uzdevumi / līmeņatzīmes.

Vēlamais risinājums BET/MET stimulēšanas mehānismam ir kreditēšanas sistēma.

4) Izmaksu ziņā lietderīgas īstenošanas elementi

Tika apskatīti dažādi elementi, kas nodrošinātu izmaksu ziņā lietderīgu īstenošanu. Te ietilpst pasākumi, kas jau ir iekļauti spēkā esošajās regulās, piemēram, ekoinovācijas, apvienošanās grupā un atkāpes. Papildus tika apsvērti jauni elementi, piemēram, tirgošana, atlikšana rezervē un aizņemšanās.

Vēlamais risinājums ir saglabāt ekoinovāciju noteikumus — vienlaikus paplašinot darbības jomu attiecībā uz gaisa kondicionēšanas sistēmām un ļaujot pārskatīt maksimālo robežvērtību, proti, 7 g/km —, saglabāt grupā apvienošanās noteikumus — vienlaikus precizējot, kā ražotāji var apvienoties atvērtās grupās —, neievieš iespēju tirgot, atlikt rezervē vai aizņemt CO₂ kredītus un svītrot iespēju automobiļu ražotājiem piemērot specifisku modeļu ražotājiem paredzētu atkāpi.

5) Pārvaldība

CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju iedarbīgums faktiski ir atkarīgs, pirmkārt, no testēšanas procedūras reprezentativitātes attiecībā uz vidējiem rādītājiem reālos braukšanas apstākļos un, otrkārt, no tā, cik lielā mērā tirgū laistie transportlīdzekļi atbilst tiem references transportlīdzekļiem, kas testēti tipa apstiprināšanas laikā. Šajā sakarā Eiropas Parlamenta ieteikumā, kas sniegts pēc autobūves nozares emisiju mērījumu apsekojuma, tika uzsvērts, ka uzticamas un drošas sistēmas uzturēšanai ļoti svarīgi ir tirgus uzraudzības mehānismi.

Ņemot vērā iepriekš minēto un zinātnisko konsultāciju mehānisma ieteikumus, ir apsvērti vairāki risinājumi. Pirmais no tiem ir faktiskā degvielas patēriņa datu vākšana, publicēšana un monitorings, pamatojoties uz tipa apstiprinājuma tiesību aktos ražotājiem paredzēto pienākumu jaunos transportlīdzekļos uzstādīt standartizētas “degvielas patēriņa mērierīces”. Otrs risinājums attiecībā uz tirgus uzraudzības pasākumiem ir aplūkots saistībā ar ražošanas un ekspluatācijas atbilstības pārbaudēm.

Vēlamais risinājums ir pilnvarot Komisiju, lai tā varētu i) vākt, publicēt un monitorēt faktiskā degvielas patēriņa datus un noteikt pienākumu ziņot par novirzēm, kas saistītas ar korekcijas mehānismu, kā arī ii) koriģēt paziņotās CO₂ emisiju vērtības, ja uzlabotas tirgus uzraudzības dēļ ir konstatētas novirzes.

Atsauce uz ietekmes novērtējuma kopsavilkumu: SWD(2017)650.

Atsauce uz Regulējuma kontroles padomes atzinumu: SEC(2017)476.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Saskaņā ar Komisijas apņemšanos ieviest labāku regulējumu priekšlikums ir sagatavots, iesaistot iespējami plašu ieinteresēto personu loku un izmantojot pārredzamu un nepārtrauktu sadarbību ar ieinteresētajām personām.

Ietekmes novērtējumā arī analizēts, kā varētu vienkāršot tiesību aktus un samazināt liekās administratīvā sloga izmaksas.

Ražotāji, kas ir atbildīgi par mazāk nekā 1000 pirmo reizi reģistrētiem transportlīdzekļiem gadā — tie daudzos gadījumos ir mazie un vidējie uzņēmumi (MVU) —, arī turpmāk būs atbrīvoti no īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāju sasniegšanas. *De minimis* atbrīvojumi mazajiem ražotājiem samazina administratīvās un atbilstības nodrošināšanas izmaksas. Šie atbrīvojumi arī atvieglo jauno ražotāju ienākšanu tirgū, taču tajā pašā laikā tam nav būtiskas ietekmes uz visa ES autoparka kopējo CO₂ emisiju samazinājumu.

Turklāt priekšlikumā saglabāti vairāki elementi, kas nodrošina izmaksu ziņā lietderīgu īstenošanu, piemēram, apvienošanās grupā, kas ražotājiem samazina atbilstības nodrošināšanas izmaksas.

Kreditēšanas sistēma mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem neradītu papildu administratīvo slogu. Administratīvo slogu samazinās specifisko modeļu ražotājiem piemērojamās atkāpes svītoršana.

Nav plānotas izmaiņas atbilstības režīmā un naudas sodu apmērā. Pārvaldības risinājumu ietekme būs atkarīga no konkrētiem īstenošanas pasākumiem.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā ir ievērotas pamattiesības un principi, kas atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikumam nav vajadzīgi papildu finanšu resursi.

5. CITI ELEMENTI

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

Priekšlikuma pamatā ir ikgadējā ziņošanas un monitoringa procedūra, kas paredzēta spēkā esošajās regulās. Lai izvērtētu ražotāju atbilstību to gada īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, dalībvalstis katru gadu ziņo Komisijai datus par visiem pirmo reizi reģistrētiem automobiļiem un furgoniem. Papildus tipam apstiprinātajām CO₂ emisiju un masas vērtībām tiek uzraudzīti vairāki citi attiecīgie dati, tostarp degvielas tips un ekoinovāciju radītie CO₂ emisiju aiztaupījumi.

Komisija katru gadu ar EVA atbalstu publicē monitoringa datus par iepriekšējo kalendāro gadu, tostarp ražotāja īpatnējo CO₂ emisiju rādītāju aprēķinus. Ražotājiem ir iespēja paziņot par kļūdām dalībvalstu iesniegtajos provizoriskajos datos. Pienācīgi izstrādāta monitoringa sistēma ir svarīgs pamats tiesību aktu ietekmes uzraudzībai.

Lai stiprinātu monitoringa sistēmas pārvaldības aspektus, ietekmes novērtējumā tika apskatīts risinājums, atbilstīgi kuram ražotāja atbilstības pārbaudē tiktu ņemts vērā tas, vai ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu emisijas atbilst tipam apstiprinātajām CO₂ vērtībām.

Papildus atbilstības novērtēšanas procedūrai ietekmes novērtējumā tika izveidots pamatindikatoru saraksts, lai uzraudzītu konkrētos rīcībpolitiskos mērķus, kas jāsasniedz ar šo priekšlikumu. Tie ir papildināti ar darbības mērķiem un indikatoriem.

• **Konkrēto priekšlikuma noteikumu detalizēts skaidrojums**

1. pants. Priekšmets un mērķi

Šajā pantā ir noteikti visa ES autoparka CO₂ mērķrādītāji, kas piemērojami jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, sākot no 2020., 2025. un 2030. gada. Šī regula ir jāpiemēro no 2020. gada, lai no 2025. gada nodrošinātu saskaņotu pāreju uz jauna mērķrādītāja režīmu. Tādēļ tajā ir iekļauti jau izvirzītie visa ES autoparka mērķrādītāji 2020. gadam, proti, 95 g/km (balstīts *NEDC*) attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un 147 g/km (balstīts *NEDC*) attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kā arī jauni mērķrādītāji 2025. un 2030. gadam.

Sākot no 2021. gada, īpatnējo emisiju mērķrādītāju pamatā būs jaunā emisiju testēšanas procedūra — vieglajiem transportlīdzekļiem paredzētā pasaules mēroga testēšanas procedūra (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure — *WLTP*). Tādēļ visa autoparka mērķrādītāji 2025. un 2030. gadam, kuri balstīti *WLTP*, tiek izteikti kā procentuāli samazinājumi salīdzinājumā ar vidējiem īpatnējo emisiju mērķrādītājiem 2021. gadam, kuri noteikti katram ražotājam saskaņā ar I pielikuma 4. iedaļu.

2. pants. Darbības joma

Šajā pantā ir definētas transportlīdzekļu kategorijas, uz kurām attiecas šīs regulas darbības joma, atsaucoties uz tipa apstiprinājuma tiesību aktiem. Tajā arī precizēts, ka de minimis atbrīvojumu — kas piemērojams ražotājiem, kuri ir atbildīgi par mazāk nekā 1000 pirmo reizi reģistrētiem transportlīdzekļiem gadā — nedrīkstētu piemērot, ja ražotājs, kas ir tiesīgs saņemt šādu atbrīvojumu, tomēr pieprasa atkāpi un tā viņam tiek piešķirta.

3. pants. Definīcijas

Ir pievienotas jaunas terminu “ES autoparka mērķrādītāji”, “bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļi” un “testa masa” definīcijas.

4. pants. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji

Šajā pantā izklāstīts ražotāja vispārējais pienākums nodrošināt, ka pirmo reizi reģistrētu transportlīdzekļu vidējās CO₂ emisijas kalendārajā gadā nepārsniedz tā ikgadējo īpatnējo emisiju mērķrādītāju. Minēto mērķrādītāju nosaka katram ražotājam un aprēķina kā funkciju no piemērojamā ES autoparka mērķrādītāja, robežvērtību līknes, ražotāja autoparka vidējās masas un standartmasas (M_0 vai TM_0). Līdz 2024. gadam (ieskaitot) masas aprēķina pamatā ir masa nokomplektētā stāvoklī. No 2025. gada tās vietā būtu jāizmanto transportlīdzekļa testa masa, kas ir tuvāka reālajai gatava transportlīdzekļa masai. Formulas, lai aprēķinātu īpatnējo emisiju mērķrādītājus laikposmam no 2020. gada līdz 2030. gadam, ir izklāstītas I pielikuma A un B daļā. Mērķrādītāju aprēķini, kas piemērojami laikposmā no 2020. gada līdz 2024. gadam, ir izklāstīti spēkā esošajos tiesību aktos.

No 2025. gada ražotājiem paredzētie īpatnējo emisiju mērķrādītāji būtu jāaprēķina, ņemot vērā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru ražotāja autoparkā. Minētā īpatsvara aprēķināšanai bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļi būtu jāuzskaita, pamatojoties uz katra transportlīdzekļa emisiju svērumu. Ja šis īpatsvars pārsniedz ES autoparka līmeņatzīmi, ražotājam tiek noteikts augstāks īpatnējo emisiju mērķrādītājs.

Attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, runājot par centienu sadalījumu starp ražotājiem, izšķir ražotājus, kuru vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa pārsniedz vidējo standartmasu (TM_0), un ražotājus, kuru vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa nepārsniedz TM_0 . Pirmajai grupai robežvērtību līknes slīpums laika gaitā saglabājas nemainīgs, savukārt otrajai grupai izmanto tādu pašu pieeju kā vieglajiem pasažieru automobiļiem, t. i., slīpumu koriģē atbilstoši ES autoparka mērķrādītājam.

5. pants. Automobiļu superkredīti saistībā ar mērķrādītāju 95 g CO₂/km

Šis noteikums nav mainīts un ir spēkā līdz 2022. gadam (ieskaitot).

6. pants. Apvienošanās grupā

Noteikumi par saistītu uzņēmumu un neatkarīgu ražotāju apvienošanās grupā paliek nemainīgi. Tomēr ir paplašinātas Komisijas pilnvaras, lai tā varētu precizēt neatkarīgo ražotāju grupā apvienošanās nosacījumus, jo īpaši attiecībā uz konkurences noteikumiem.

7. pants. Monitorings un ziņošana

Vispārīgie noteikumi par dalībvalstu CO₂ datu monitoringu paliek nemainīgi. Tomēr ir nostiprināts dalībvalstu pienākums nodrošināt kvalitatīvus datus un sadarboties ar Komisiju.

Ir pievienots mehānisms, lai monitoringa vajadzībām ņemtu vērā novirzes, kuras konstatētas ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO₂ emisijās salīdzinājumā ar tipa apstiprinājuma vērtībām. Šā mehānisma pamatā ir priekšlikums tipa apstiprinājuma tiesību aktos ieviest ekspluatācijas atbilstības pārbaudi procedūru attiecībā uz CO₂ emisijas vērtībām. Tipa apstiprinātajām iestādēm būtu jāsniedz ziņojums par visām konstatētajām novirzēm, savukārt Komisijai tās būtu jāņem vērā, pārbaudot ražotāja atbilstību mērķrādītājiem. Šajā noteikumā Komisijai ir dots pilnvarojums izstrādāt šo procedūru sīkāk, pieņemot īstenošanas aktu.

8. pants. Maksa par emisiju pārsniegumu

Šajā pantā izklāstīta formula finansiālo sankciju aprēķināšanai, ja ražotājs pārsniedz tam noteikto mērķrādītāju. Ir saglabāta spēkā esošajās regulās noteiktā maksa par emisiju pārsniegumu, t. i., 95 EUR/g CO₂/km.

9. pants. Informācijas publicēšana par ražotāju sniegumu

Pantā uzskaitīti dati, ko Komisija publicē attiecībā uz ražotāja atbilstību ikgadējam mērķrādītājam (t. i., ikgadējais monitoringa lēmums). Publicējamo datu parametriem ir pievienota testa masa — ņemot vērā, ka no 2025. gada to izmantos kā lietderības parametru.

10. pants. Atkāpe atsevišķiem ražotājiem

Ir saglabāta iespēja maziem ražotājiem (t. i., ražotājiem, kas ir atbildīgi par 1000–10 000 reģistrētiem automobiļiem un 1000–22 000 reģistrētiem furgoniem) iesniegt pieteikumu atkāpei no īpatnējo emisiju mērķrādītājiem.

Attiecībā uz specifisku modeļu ražotājiem, t. i., ražotājiem, kas ir atbildīgi par 10 000–300 000 jauniem reģistrētiem transportlīdzekļiem, iespēja izmantot atkāpi no 95 g CO₂/km mērķrādītāja paliek nemainīga. Tomēr, sākot ar 2025. gadu, šai ražotāju grupai būs jāsasniedz īpatnējo emisiju mērķrādītāji, kas aprēķināti saskaņā ar I pielikumu.

11. pants. Ekoinovācijas

Ražotāji arī turpmāk varēs samazināt vidējās emisijas, aprīkojot savus transportlīdzekļus ar ekoinovācijām, kas apstiprinātas saskaņā ar šo pantu. Lai ņemtu vērā izmaiņas ekoinovāciju aiztaupījumos, kas var rasties pēc reglamentētās pārbaudes procedūras maiņas, Komisijai ir dots pilnvarojums koriģēt maksimālo robežvērtību, kura noteikta CO₂ aiztaupījumiem (7 g CO₂/km) un kuru ražotājs var ņemt vērā vidējo emisiju samazināšanai. Šis pilnvarojums būtu jāpiemēro no 2025. gada.

Atbilstības kritēriji attiecībā uz to, kas tiek uzskatīts par ekoinovāciju, paliek nemainīgi līdz 2024. gadam (ieskaitot). No 2025. gada atsaucis svīturošana par integrētās pieejas pasākumiem ļaus mobilas gaisa kondicionēšanas iekārtas uzskatīt par ekoinovācijām.

12. pants. Faktiskās CO₂ emisijas un enerģijas patēriņš

Šajā pantā ir paredzēts pilnvarojums Komisijai monitorēt un novērtēt WLTP testa procedūras faktisko reprezentativitāti un nodrošināt to, ka sabiedrība ir informēta par to, kā minētā reprezentativitāte attīstās laika gaitā.

Šajā nolūkā Komisijai vajadzētu būt pilnvarām pieprasīt, lai dalībvalstis un ražotāji savāc un paziņo datus par rādītājus par braukšanu reālos apstākļos.

13. pants. M₀ un TM₀ koriģēšana

CO₂ emisiju samazināšanas centieni ir sadalīti starp ražotājiem, pamatojoties uz transportlīdzekļu vidējo masu konkrētā laikposmā. Šo atsaucis vērtību izsaka kā M₀ vai TM₀ atkarībā no tā, vai tiek izmantota masa nokomplektētā stāvoklī (M) vai transportlīdzekļa testa masa (TM). Noteikumā ir precizēta kārtība, kādā koriģē standartmasas vērtību, lai nodrošinātu, ka īpatnējo emisiju mērķrādītāji turpina atspoguļot ES autoparka mērķrādītāju. Sākot no 2025. gada, šo korekciju biežums būtu jāpalielina, veicot tās nevis reizi trijos gados, bet katru otro gadu. Biežākas korekcijas ļaus agrāk ņemt vērā izmaiņas vidējā testa masā un ietekmi uz ražotāju pozīciju robežvērtību līknē.

14. pants. Pārskatīšana un ziņojums

Šajā pantā ir noteikts, ka Komisijai ir jāsniedz ziņojums par šīs regulas iedarbīgumu, vajadzības gadījumā pievienojot tam priekšlikumu. Ir ierosināts šo ziņojumu iesniegt 2024. gadā, lai saskaņotu šo prasību ar pārskatīšanas un ziņošanas noteikumiem Kopīgo centieniu regulā un Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas direktīvā.

Pantā ir saglabāti arī noteikumi par tipa apstiprinājuma testa procedūru, kā arī pilnvarojumi ņemt vērā reglamentētajā pārbaudes procedūrā izdarītās izmaiņas.

15. un 16. pants. Komitejas procedūra un pilnvaru deleģēšana

Šie ir standarta noteikumi par komitejas procedūru un pilnvaru deleģēšanu.

17. pants. Grozījums Regulā (EK) Nr. 715/2007

Šā grozījuma mērķis ir ieviest Regulā (EK) Nr. 715/2007 ("Euro 5/6" emisiju tipa apstiprinājuma regula) juridisko pamatu, atbilstīgi kuram Komisija izstrādātu ekspluatācijas atbilstības pārbaudes procedūru CO₂ emisiju verificēšanai. Šī procedūra ir būtiska sekmīgai tirgus uzraudzībai saistībā ar tipa apstiprinājuma sistēmu un CO₂ emisiju vērtībām, kas izmantotas, lai pierādītu mērķrādītāju izpildi.

18. un 19. pants. Atcelšana un stāšanās spēkā

No 2020. gada 1. janvāra atceļ Regulas (EK) Nr. 443/2009 un (ES) Nr. 510/2011. Šim tiesību aktam būtu jāstājas spēkā 20 dienu laikā no tā publicēšanas dienas.

I–V pielikums

I pielikums — tajā ir izklāstītas formulas to ikgadējo īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķināšanai, kas būtu jāsasniedz ražotāju pirmo reizi reģistrēto transportlīdzekļu vidējām emisijām. A daļa attiecas uz vieglajiem pasažieru automobiļiem, bet B daļa attiecas uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

II un III pielikums — šajos pielikumos ir izklāstīti monitoringa datu parametri, kas vajadzīgi mērķrādītāju aprēķināšanai un mērķrādītāju izpildes pārbaudei. III pielikumā, kas attiecas uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, ir minēta arī vajadzība ņemt vērā to transportlīdzekļu specifiku, kuru tips tiek apstiprināts vairākos posmos.

IV pielikums — šajā pielikumā uzskaitīti tiesību akti, uz kuriem attiecas pārstrādāšana, proti, divas pamatregulas — (EK) Nr. 443/2009 un (ES) Nr. 510/2011 — kopā ar attiecīgajiem grozošajiem aktiem.

V pielikums — atbilstības tabula.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par emisiju standartu noteikšanu ☒ jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem ☒ un jauniem vieglajiem ~~kravas automobiļiem~~ ☒ komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒ saistībā ar Savienības integrēto pieeju ~~vieglo~~ ☒ mazas noslodzes ☒ transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai ⇒ un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 ⇐ (pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,
ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,
ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,
pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,
ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu,
ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu,
saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,
tā kā:

↓ jauns

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 443/2009¹⁴ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 510/2011¹⁵ ir vairākas reizes būtiski grozītas. Tā kā ir jāveic turpmāki grozījumi, skaidrības labad minētās regulas būtu jāpārstrādā.
- 2) Šī regula būtu jāpieņem no 2020. gada 1. janvāra, lai nodrošinātu saskaņotu un efektīvu pāreju pēc Regulas (EK) Nr. 443/2009 un Regulas (ES) Nr. 510/2011 pārstrādāšanas un atcelšanas. Tomēr līdz 2024. gadam CO₂ emisiju standartus un to sasniegšanas kārtību ir lietderīgi saglabāt, kā noteikts minētajās regulās.

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Regula (EK) Nr. 443/2009, ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem (OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.).

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 11. maija Regula (ES) Nr. 510/2011 par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravas automobiļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju vieglo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai (OV L 145, 31.5.2011., 1. lpp.).

↓ 443/2009 1. apsvērums

~~Šis regulas mērķis ir noteikt emisiju standartus jauniem vieglajiem automobiļiem, kas reģistrēti Kopienā, tādējādi īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem un tajā pašā laikā nodrošinot pareizu iekšējā tirgus darbību.~~

↓ 510/2011 1. apsvērums
(pielāgots)

~~ANO Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām, kuru Eiropas Kopienas vārdā apstiprināja ar Padomes Lēmumu 94/69/EK¹⁶, galvenokārt ir vērsta uz to, lai stabilizētu siltumnīcefekta gāzu koncentrāciju atmosfērā tādā līmenī, kas varētu novērst bīstamu antropogēnisku iejaukšanos klimata sistēmā. Lai sasniegtu šo mērķi, ikgadējam zemeslodes virsmas vidējās temperatūras pieaugumam nevajadzētu pārsniegt 2 grādus pēc Celsija skalas, salīdzinot ar pirmsrūpniecības laikmeta līmeni. Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) ceturtais novērtējuma ziņojums rāda, ka, lai pildītu šo mērķi, siltumnīcefekta gāzu emisiju maksimālais līmenis pasaulē jāsasniedz pirms 2020. gada. Eiropadomes 2007. gada 8. 9. marta sanāksmē tika pausta stingra apņemšanās līdz 2020. gadam kopējās siltumnīcefekta gāzu emisijas Kopienā samazināt vismaz par 20 %, salīdzinot ar 1990. gada līmeni, vai pat par 30 %, ja citas attīstītās valstis apņemas panākt līdzvērtīgus emisiju samazinājumus, bet ekonomiski spēcīgākās jaunattīstības valstis apņemas emisijas samazināt saskaņā ar to attiecīgajām iespējām.~~

↓ jauns

- 3) Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģijā¹⁷ ir skaidri noteikti šādi vērienīgi mērķi: līdz gadsimta vidum transporta radīto siltumnīcefekta gāzu līmenis jāsamazina vismaz par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, neatlaidīgi virzoties uz bezemisiju transportu. Ir nekavējoties krasi jāsamazina transporta radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas apdraud mūsu veselību. Laikposmā pēc 2020. gada būs vēl vairāk jāsamazina emisijas no tradicionālajiem iekšdedzes motoriem. Savukārt līdz 2030. gadam būs jāpanāk, lai bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļi ir ieviesti tādā apmērā, ka tie jau veido būtisku tirgus daļu.
- 4) Komisijas paziņojumos “Eiropa kustībā”¹⁸ un “Eiropas mazemisiju mobilitātes realizācija — Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus”¹⁹ uzsvērts, ka vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisiju standarti ir spēcīgs inovāciju un efektivitātes dzinulis un palīdzēs stiprināt autobūves nozares

¹⁶ — OV L 33, 7.2.1994., 11. lpp.

¹⁷ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija” (COM(2016)501 final).

¹⁸ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “EIROPA KUSTĪBĀ – Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem” (COM(2017)283 final).

¹⁹ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai [...].

konkurētspēju un tehnoloģiski neitrālā veidā bruģēs ceļu uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu izmantošanu.

- 5) Šī regula paredz skaidru virzību attiecībā uz CO₂ emisiju samazināšanu autotransporta nozarē un palīdzēs sasniegt Eiropadomes 2014. gada 23.–24. oktobra secinājumos atbalstīto saistošo mērķrādītāju līdz 2030. gadam visas tautsaimniecības mērogā panākt siltumnīcefekta gāzu emisiju iekšējo samazinājumu vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, ko Vides padomes 2015. gada 6. marta sanāksmē apstiprināja kā Savienības iecerēto nacionāli noteikto devumu Parīzes nolīguma īstenošanā.
- 6) Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumos nozarēm, kuras nav ietvertas Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, tika apstiprināts siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums par 30 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni. Autotransports rada ievērojamas emisijas minētajās nozarēs, un tā radīto emisiju līmenis ir būtiski augstāks nekā 1990. gadā. Ja autotransporta emisijas turpinās pieaugt, tās neitralizēs samazinājumus, kas cīnās pret klimata pārmaiņām panākti citās nozarēs.
- 7) Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumos uzsvērts, ka ir ļoti svarīgi samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un ar atkarību no fosilā kurināmā saistītos riskus transporta nozarē, šajā nolūkā izmantojot visaptverošu un tehnoloģiju ziņā neitrālu pieeju, lai arī pēc 2020. gada veicinātu emisiju samazināšanu un energoefektivitāti transporta nozarē, popularizētu elektriskos transportlīdzekļus un atjaunojamos energoresursus transporta jomā.
- 8) Energoefektivitāte, kas palīdz iegrozīt pieprasījumu, ir viens no 2015. gada 25. februārī pieņemtās Enerģētikas savienības stratēģijas pieciem savstarpēji pastiprinošiem un cieši saistītiem aspektiem nolūkā nodrošināt Savienības patērētājiem drošu, ilgtspējīgu, konkurētspējīgu un cenas ziņā pieejamu enerģiju. Enerģētikas savienības stratēģijā teikts, ka, lai gan enerģija lietderīgāk jātērē visās ekonomikas nozarēs, tieši transporta nozarei piemīt milzīgs energoefektivitātes uzlabošanas potenciāls, kuru var realizēt, arī turpinot noteikt stingrākus CO₂ emisiju standartus vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem nolūkā sasniegt 2030. gadam noteikto mērķrādītāju.
- 9) Veicot Regulas (EK) Nr. 443/2009 un Regulas (ES) Nr. 510/2011 novērtēšanu 2015. gadā, tika secināts, ka minētās regulas ir bijušas nozīmīgas, kopumā saskaņotas, ka ar tām ir panākts ievērojams emisiju aiztaupījums un ka izmaksu ziņā tās bijušas efektīvākas, nekā sākotnēji paredzēts. Tās ir arī radījušas ievērojamu pievienoto vērtību Savienībai, kas ar valstu pasākumiem līdzīgā apmērā nebūtu bijis iespējams.
- 10) Tādēļ ir lietderīgi tiekties uz minētajās regulās noteikto mērķu sasniegšanu, nosakot jaunus CO₂ samazinājuma mērķrādītājus ES vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkam laikposmam līdz 2030. gadam. Nosakot samazinājuma līmeņus, ir ņemts vērā tas, cik iedarbīgi ar tiem rentablā veidā līdz 2030. gadam iespējams samazināt to nozaru emisijas, uz kurām attiecas Kopīgu centienu regula [.../...], sabiedrībai, ražotājiem un transportlīdzekļu lietotājiem radītās izmaksas, kā arī to tiešā un netiešā ietekme uz nodarbinātību, konkurētspēju un inovāciju un papildu ieguvumi, kas izpaužas kā mazāks gaisa piesārņojums un enerģētiskā drošība.

- 11) Komisijas Regulā (ES) 2017/1151²⁰, kura stājas spēkā 2017. gadā, ir noteikta jauna testa procedūra mazas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa mērīšanai, proti, Vispārēji saskaņotā vieglo transportlīdzekļu testa procedūra (*WLTP*). Ar šo jauno testa procedūru iegūtās CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtības precīzāk atbildīs emisijām un patēriņam reālos ekspluatācijas apstākļos. Tādēļ ir lietderīgi, ka jaunie CO₂ emisiju mērķrādītāji pamatojas uz CO₂ emisijām, kas noteiktas, izmantojot minēto testa procedūru. Tomēr, ņemot vērā, ka uz *WLTP* balstītas CO₂ emisijas mērķrādītāju ievērošanas vajadzībām būs pieejamas no 2021. gada, būtu lietderīgi jaunus emisiju standartus noteikt kā samazinātus līmeņus, kas noteikti attiecībā pret īpatnējo emisiju mērķrādītāju vidējiem rādītājiem, kas būs spēkā 2021. gadā.

↓ 443/2009 2. apsvērums
(pielāgots)

~~ANO Vispārējā konvencijā par klimata pārmaiņām, kuru Eiropas Kopienas vārdā apstiprināja ar Padomes Lēmumu 94/69/EK²¹ (1993. gada 15. decembris), noteikts, ka visas puses sagatavo un īsteno valsts un attiecīgā gadījumā reģionālās programmas, kuras ietver pasākumus klimata pārmaiņu mazināšanai. Šajā sakarā Komisija 2007. gada janvārī ierosināja, ka starptautisko sarunu kontekstā Eiropas Savienībai būtu jānosaka mērķis attīstītajām valstīm līdz 2020. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt par 30 % (salīdzinot ar 1990. gadu) un ka Eiropas Savienībai pašai būtu cieši jāaņem patstāvīgi līdz 2020. gadam vismaz par 20 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas (salīdzinot ar 1990. gadu) neatkarīgi no citu attīstīto valstu sasniegtā samazinājuma. Šo mērķi apstiprināja Eiropas Parlaments un Padome.~~

↓ 443/2009 3. apsvērums

~~No minētajām saistībām izriet, ka visām dalībvalstīm būs ievērojami jāsamazina arī emisijas no vieglajiem automobiļiem. Lai panāktu vajadzīgos būtiskos samazinājumus, būtu jāīsteno politika un pasākumi dalībvalstu un Kopienas mērogā ne tikai automobiļu rūpniecības un enerģētikas nozarē, bet arī visās Kopienas tautsaimniecības nozarēs. Autotransporta nozare ir otra lielākā siltumnīcefekta gāzu radītāja Eiropas Savienībā, un tās radītās emisijas turpina palielināties. Ja autotransporta nozares ietekme uz klimata pārmaiņām turpinās palielināties, ļoti ievērojami tiktu mazināti tie panākumi, kas cīnās ar klimata pārmaiņām gūti citās nozarēs, samazinot emisijas.~~

↓ 510/2011 3. apsvērums

~~Lai panāktu vajadzīgos emisiju samazinājumus, politika un pasākumi dalībvalstu un Savienības mērogā jāīsteno visās Savienības ekonomikas nozarēs, ne tikai rūpniecības un~~

²⁰ ⇒ Komisijas 2017. gada 1. jūnija Regula (ES) 2017/1151, kas papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L 175, 7.7.2017., 1. lpp.). ⇐

²¹ OV L 33, 7.2.1994., 11. lpp.

enerģētikas nozarē. Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums 406/2009/EK (2009. gada 23. aprīlis) par dalībvalstu pasākumiem siltumnīcas efektu izraisošu gāzu emisiju samazināšanai, lai izpildītu Kopienas saistības siltumnīcas efektu izraisošu gāzu emisiju samazināšanas jomā līdz 2020. gadam²², paredz vidējo samazinājumu par 10 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni nozarēs, kuras nav iekļautas ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā²³, tostarp autotransporta nozarē. Autotransporta nozare ir otrs lielākais siltumnīcefekta gāzu avots Savienībā, un tās radītās emisijas, tostarp vieglo kravas automobiļu emisijas, turpina pieaugt. Ja autotransporta emisijas turpinās pieaugt, eiņā pret klimata pārmaiņām būtiski tiks apdraudēti citu nozaru pūliņi.

↓ 443/2009 4. apsvērums

CO₂ samazināšanas prasību izpildē vadoties pēc Kopienas mērķiem, kas noteikti jauniem vieglajiem automobiļiem, ražotāji varēs plānot ar lielāku noteiktību un elastīgāk, nekā vadoties pēc atsevišķiem valsts samazināšanas mērķiem. Nosakot emisiju standartus, ir svarīgi ņemt vērā, kā tie ietekmēs tirgus un ražotāju konkurētspēju, uzņēmējdarbības tiešās un netiešās izmaksas un arvien lielāko labumu, ko gūs, stimulējot inovācijas un samazinot enerģijas patēriņu.

↓ 443/2009 5. apsvērums
(pielāgots)

- 12) Šī regulas pamatā ir vispāratzīts Kopienā reģistrētu automobiļu CO₂ emisiju mērīšanas un monitoringa process, kurš atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumam Nr. 1753/2000/EK (2000. gada 22. jūnijs), ar ko izveido sistēmu jaunu vieglo automobiļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas monitoringam²⁴. Ir svarīgi, lai, nosakot CO₂ emisiju samazināšanas prasības, transportlīdzekļu ražotājiem visā Kopienā ☒ Savienībā ☒ arī turpmāk ☒ tiktu nodrošināta paredzamība ☒ būtu iespēja prognozēt un ☒ plānošanas drošība attiecībā uz ☒ droši plānot par visiem jaunajiem ☒ pasažieru ☒ automobiļiem ☒ un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒ Kopienā ☒ Savienībā ☒.

↓ 510/2011 5. apsvērums

Lai veicinātu Eiropas automobiļu ražošanas nozares konkurētspēju, galvenokārt būtu jāizmanto tādas stimulējošas shēmas kā kompensācijas par ekoinovācijām un superkredītu piešķiršana.

²² OV L 140, 5.6.2009., 136. lpp.

²³ OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.

²⁴ OV L 202, 10.8.2000., 1. lpp.

- 13) Tādēļ būtu jānosaka samazinājuma līmeņi Savienības jaunu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkam 2025. un 2030. gadam, ņemot vērā autoparka atjaunināšanas laiku un nepieciešamību autotransporta nozarei dot ieguldījumu 2030. gada klimata un enerģētikas mērķrādītāju sasniegšanā. Šī pakāpeniskā pieeja autobūves nozari arī skaidri un savlaicīgi aicina nekavēties ar energoefektīvu tehnoloģiju un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu laišanu tirgū.
- 14) Lai gan Savienība ir viens no galvenajiem mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem un tehnoloģiju līderiem pasaulē šajā jomā, konkurence saasinās, un pasaules autobūves nozarē ir vērojamas straujas izmaiņas, kuru pamatā ir jaunas inovācijas elektrificētu spēka pārvadu un sadarbīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes jomā. Lai saglabātu konkurētspēju pasaulē un piekļuvi tirgiem, Savienībai ir vajadzīgs tāds tiesiskais regulējums, kas rada lielu iekšējo tirgu un atbalsta tehnoloģisko attīstību un inovācijas, tostarp īpaši stimulē bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu jomu.
- 15) Būtu jāievieš īpašs stimulējošs mehānisms, lai veicinātu pāreju uz bezemisiju mobilitāti. To vajadzētu veidot tā, lai veicinātu Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstību.
- 16) Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvara līmeņa noteikšanai ES autoparkā, kā arī labi izstrādātu mehānismu izmantošanai konkrēta ražotāja īpatnējo CO₂ mērķrādītāju koriģēšanai, pamatojoties uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru attiecīgā ražotāja autoparkā, vajadzētu būt spēcīgam un drošam signālam šādu transportlīdzekļu izstrādei un ieviešanai, vienlaikus joprojām ļaujot uzlabot parasto iekšdedzes motoru efektivitāti.
- 17) Nosakot kredītus attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, ir lietderīgi ņemt vērā atšķirības starp transportlīdzekļu CO₂ emisijām. Koriģēšanas mehānismam vajadzētu nodrošināt, ka īpatsvara līmeņa pārsniegšanas gadījumā ražotāja īpatnējam CO₂ mērķrādītājam vajadzētu palielināties. Lai nodrošinātu sabalansētu pieeju, šajā mehānismā būtu jānosaka koriģēšanas iespējamā līmeņa robežvērtības. Tas nodrošinās stimulus, veicinot uzlādes un uzpildes infrastruktūras savlaicīgu izvēršanu un nodrošinot lielus ieguvumus patērētājiem, kā arī konkurētspējas un vides jomā.

~~Komisija 1995. gadā pieņēma Kopienas stratēģiju automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai. Šīs stratēģijas pamatā ir trīs pilāri: brīvprātīga automobiļu nozares pārstāvju apņemšanās samazināt emisijas, uzlabojumi patērētājiem paredzētajā informācijā un fiskāli veicināšanas pasākumi automobiļiem ar ekonomisku degvielas patēriņu.~~

↓ 443/2009 (pielāgots)	7. apsvērums
---------------------------	--------------

~~Eiropas Autotransporta ražotāju apvienība (EARA) 1998. gadā apņēmas līdz 2008. gadam samazināt pārdoto jauno automobiļu vidējo emisiju rādītāju līdz 140 g CO₂/km, un Japānas Autotransporta ražotāju apvienība (JARA) un Korejas Autotransporta ražotāju apvienība (KARA) 1999. gadā apņēmas līdz 2009. gadam samazināt pārdoto jauno automobiļu vidējās emisijas līdz 140 g CO₂/km. Šīs saistības tika atzītas ar Komisijas Ieteikumu 1999/125/EK (1999. gada 5. februāris) par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem²⁵ (EARA), Komisijas Ieteikumu 2000/303/EK (2000. gada 13. aprīlis) par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem (KARA)²⁶ un Komisijas Ieteikumu 2000/304/EK (2000. gada 13. aprīlis) par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem (JARA)²⁷.~~

↓ 443/2009 (pielāgots)	8. apsvērums
---------------------------	--------------

~~Komisija 2007. gada 7. februārī vienlaikus pieņēma divus Paziņojumus – “Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai” un “Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam, CARS 21”. Paziņojumos uzsvērts, ka panākts progress, lai līdz 2008./2009. gadam sasniegtu mērķi 140 g CO₂/km, un ka Kopienas mērķis 120 g CO₂/km netiks sasniegts bez papildu pasākumiem.~~

↓ 510/2011 (pielāgots)	8. apsvērums
---------------------------	--------------

~~Noteikumiem, ar ko īsteno mērķi attiecībā uz vieglo kravas automobiļu emisijām, būtu jāatbilst tiesiskajam regulējumam par jaunu vieglo pasažieru automobiļu parka emisiju mērķu īstenošanu, kas paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 443/2009 (2009. gada 23. aprīlis), ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem²⁸.~~

↓ 443/2009 (pielāgots)	9. apsvērums
---------------------------	--------------

~~Komisija ierosināja integrētu pieeju, lai līdz 2012. gadam sasniegtu Kopienas mērķi 120 g CO₂/km, un paziņoja, ka Komisija ierosinās regulējumu, lai, galveno uzmanību pievēršot obligātai CO₂ emisiju samazināšanai, sasniegtu Kopienas mērķi visu jauno automobiļu vidējo emisiju rādītājus samazināt līdz 130 g CO₂/km, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģijas. Atbilstīgi ražotāju brīvprātīgas apņemšanās pieejai tas attiecas uz elementiem, ko ņem vērā, mērot vieglo automobiļu CO₂ emisijas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un~~

²⁵ OVL 40, 13.2.1999., 49. lpp.

²⁶ OVL 100, 20.4.2000., 55. lpp.

²⁷ OVL 100, 20.4.2000., 57. lpp.

²⁸ OVL 140, 5.6.2009., 1. lpp.

~~Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai²⁹. Ar citiem tehniskiem uzlabojumiem un plašāku biodegvielas ilgtspējīgu izmantošanu panāks turpmāku samazinājumu par 10 g CO₂/km vai līdzvērtīgu, ja tehniski tas būs vajadzīgs.~~

↓ 443/2009 10. apsvērums
(pielāgots)

- 18) Attiecībā uz jaunu ☒ vieglo ☒ automobiļu ☒ un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ☒ ☒ autoparka ☒ vidējiem radītājiem, nosakot regulējumu mērķrādītāja sasniegšanai, būtu jānodrošina, lai emisiju samazināšanas mērķrādītāji neietekmētu konkurenci, atbilstu sociālās vienlīdzības principiem, būtu ilgtspējīgi un ņemtu vērā Eiropas autoražotāju daudzveidību, būtu taisnīgi un neradītu tiem nepamatotus konkurences traucējumus. ~~Tiesiskajam regulējumam vajadzētu būt saderīgam ar vispārējo mērķi sasniegt Kopienas Kioto mērķus, un tas būtu jāpapildina ar citiem tādiem instrumentiem, kas vairāk saistīti ar izmantošanu, kā automobiļu un enerģijas nodokļu diferencēšana.~~

↓ 443/2009 11. apsvērums

~~Eiropas Savienības vispārējā budžetā būtu jānodrošina pienācīgs finansējums, lai sekmētu tādu tehnoloģiju izstrādi, kas paredzētas CO₂ emisijas samazināšanai no sauszemes transportlīdzekļiem.~~

↓ 443/2009 12. apsvērums
(pielāgots)
⇒ jauns

- 19) Lai saglabātu ~~automobiļu~~ ☒ vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ☒ tirgus dažādību un tā spēju apmierināt dažādu patērētāju vajadzības, CO₂ mērķrādītājs ~~attiecībā uz vieglajiem automobiļiem~~ būtu jānosaka ☒ lineāri ☒ saskaņā ar ~~lineāru automobiļu~~ ☒ transportlīdzekļu ☒ lietderības ~~funkciju~~. ⇒ Tiek uzskatīts, ka masas kā lietderības parametra saglabāšana ir saderīga ar pašreizējo režīmu. Lai labāk atspoguļotu ceļu satiksmē lietoto transportlīdzekļu masu, šis parametrs, sākot ar 2025. gadu, būtu jāmaina no masas nokomplektētā stāvoklī [pašmasas] uz transportlīdzekļa testa masu, kā noteikts 2017. gada 1. jūnija Regulā (ES) 2017/1151. ⇐ ~~Turklāt dati par masu ir pieejami uzreiz. Būtu jāapkopo dati par tādiem alternatīviem lietderības parametriem kā balstvirsmas (šķērsbāze × garenbāze), lai pieeju, kuras pamatā ir lietderības noteikšana, varētu novērtēt ilgākā laika posmā. Komisijai līdz 2014. gadam būtu jāpārskata datu pieejamība un vajadzības gadījumā jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikums par lietderības parametru pielāgošanu.~~

²⁹ OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

↓ jauns

- 20) Vajadzētu izvairīties no ES autoparka mērķrādītāju mainīšanas autoparka vidējās masas izmaiņu dēļ. Tāpēc vidējās masas izmaiņas vajadzētu bez kavēšanās atspoguļot īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķinos, un tādēļ šādos aprēķinos izmantotās vidējās masas vērtības korekcijas vajadzētu veikt reizi divos gados, sākot ar 2025. gadu.
- 21) Lai emisiju samazināšanas centienu sadalījums konkurences ziņā būtu neitrāls un godīgs un atspoguļotu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu tirgus daudzveidību, kā arī ņemot vērā uz *WLTP* balstīto īpatnējo emisiju mērķrādītāju izmaiņas 2021. gadā, ir lietderīgi noteikt robežvērtību līknes slīpumu, pamatojoties uz visu minētajā gadā jaunreģistrēto transportlīdzekļu emisijām, un ņemt vērā ES autoparka mērķrādītāju izmaiņas 2021., 2025. un 2030. gadā, lai nodrošinātu, ka visu ražotāju emisiju samazināšanas centieni ir līdzvērtīgi. Attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem tāda pati pieeja kā attiecībā uz vieglo automobiļu ražotājiem būtu jāpiemēro arī vieglāku, no vieglajiem automobiļiem iegūtu furgonu ražotājiem, bet tādiem ražotājiem, kuru transportlīdzekļi ietilpst smagākajos segmentos, visam mērķrādītāju periodam būtu jānosaka stāvāks un nemainīgs slīpums.

↓ 443/2009 13. apsvērums
(pielāgots)
⇒ jauns

- 22) Šīs Regulas mērķis ir dot stimulu ~~automobiļu ražotājiem~~ ☒ autobūves nozarei ☒ ieguldīt jaunās tehnoloģijās. Ar šo regulu tiek aktīvi veicināta ~~ekoloģiskā~~ inovācija, un ~~⇒ ar to nodrošina mehānismu, ar kuru vajadzētu varēt ņemt vērā~~ ☒ ~~tajā ņemta vērā turpmāko~~ ☒ ~~tehnikas turpmāku attīstību.~~ ☒ ~~Jo īpaši būtu jāveicina inovatīvu piedziņas tehnoloģiju izstrāde, jo tās rada ievērojami mazāk emisiju nekā ierastie vieglie automobiļi. Tādējādi tiek veicināta ilgtermiņa Eiropas rūpniecības konkurētspēja un kvalitatīvu darba vietu radīšana. Komisijai būtu jāapsver iespēja saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 14. panta 3. punktu testa procedūru pārskatā iekļaut ekoinovācijas pasākumus, ņemot vērā šādas iekļaušanas tehnisko un saimniecisko ietekmi.~~ ☒ Pieredze rāda, ka ekoinovācijas ir sekmējušas Regulas (EK) Nr. 443/2009 un Regulas (ES) Nr. 510/2011 efektivitāti izmaksu ziņā un faktisko CO₂ emisiju samazināšanos. Tādēļ šī kārtība būtu jā saglabā, un šo jomu vajadzētu paplašināt, ietverot tajā stimulus gaisa kondicionēšanas sistēmu efektivitātes uzlabošanai. ☒

↓ 510/2011 12. apsvērums

~~Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 1999/94/EK (1999. gada 13. decembris) par tādas patērētājiem domātas informācijas pieejamību jaunu vieglo automobiļu tirdzniecībā, kas raksturo degvielas ekonomiju un CO₂ emisiju³⁰, jau ir noteikta prasība, ka automobiļu reklāmazdevumos galalietotājiem jānodrošina dati par transportlīdzekļa oficiālajām CO₂ emisijām un oficiālo degvielas patēriņu. Komisija 2003. gada 26. marta Ieteikumā 2003/217/EK par Direktīvas 1999/94/EK prasību attiecībā uz reklāmazdevumiem~~

³⁰ OVL 12, 18.1.2000., 16. lpp.

~~piemērošanu citiem medijiem to ir interpretējusi, iekļaujot arī reklāmu³¹. Tādēļ būtu jāpaplašina Direktīvas 1999/94/EK darbības joma, to attiecinot arī uz vieglajiem kravas automobiļiem, lai vēlākais līdz 2014. gadam šādu automobiļu reklāmai, kurā tiek sniegta informācija saistībā ar enerģiju vai cenu, noteiktu prasību, ka galalietotājiem tiek sniegti oficiāli dati par transportlīdzekļa CO₂ emisiju un oficiālo degvielas patēriņu.~~

↓ jauns

23) Tomēr vajadzētu saglabāt līdzsvaru starp ekoinovāciju stimulēšanu un tām tehnoloģijām, kurām emisiju samazinājums tiek pierādīts oficiālajā testa procedūrā. Tālab ir lietderīgi saglabāt to ekoinovācijai noteikto aiztaupījumu maksimālo vērtību, ko ražotājs drīkst ņemt vērā mērķrādītāja ievērošanas nolūkā. Komisijai vajadzētu būt iespējai pārskatīt maksimālās vērtības līmeni, jo īpaši, lai ņemtu vērā oficiālās testa procedūras izmaiņu ietekmi. Ir lietderīgi arī precizēt, kā saistībā ar mērķrādītāju ievērošanu aprēķināmi aiztaupījumi.

↓ 443/2009 14. apsvērums

~~Atzīstot ārkārtīgi augstās pētniecības un izstrādes, kā arī vienības ražošanas izmaksas, kas radīsies, ieviešot tirgū agrīno paaudžu ļoti maza oglekļa emisiju apjoma transportlīdzekļu tehnoloģijas pēc tam, kad stāsies spēkā šī regula, tajā ir ietverti arī konkrēti pagaidu noteikumi, kurus piemēros, lai paātrinātu un veicinātu ārkārtīgi maza oglekļa emisiju apjoma transportlīdzekļu ieviešanu Kopienas tirgū to sākotnējos tirdzniecības posmos.~~

↓ 443/2009 15. apsvērums
(pielāgots)

~~Izmantojot atsevišķas alternatīvās degvielas, var ievērojami samazināt CO₂ emisijas visā degvielas aprites ciklā no ieguves līdz patēriņam. Tāpēc šajā regulā ir īpaši noteikumi, kas iekļauti, lai veicinātu ar atsevišķiem alternatīvās degvielas veidiem darbināmu transportlīdzekļu turpmāku laišanu Kopienas tirgū.~~

↓ 510/2011 15. apsvērums

~~Lai uzlabotu datu vākšanu par degvielas patēriņu un tā mērīšanu, vēlākais līdz 2012. gada 1. janvārim Komisijai būtu jāapsver, vai nepieciešams grozīt atbilstīgos tiesību aktus, lai tajos iekļautu pienākumu katru automobili aprīkot ar degvielas patēriņa mērītāju tiem ražotājiem, kas vēlas saņemt tipa apstiprinājumu N1 kategorijas transportlīdzekļiem atbilstīgi II pielikumam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādēļ transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai³².~~

³¹ OV L 82, 29.3.2003., 33. lpp.

³² OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

↓ 443/2009 16. apsvērums

~~Lai panāktu atbilstību pieejai, kas pieņemta atbilstīgi Komisijas CO₂ un automobiļu stratēģijai, jo īpaši saistībā ar ražotāju apvienību brīvprātīgu apņemšanos, mērķis būtu jānosaka attiecībā uz jauniem vieglajiem automobiļiem, kas pirmo reizi reģistrēti Kopienā un kas (izņemot uz laiku, lai izvairītos no ļaunprātīgas izmantošanas) iepriekš nav reģistrēti ārpus tās.~~

↓ 510/2011 16. apsvērums

~~Lai nodrošinātu atbilstību Regulai (EK) Nr. 443/2009 un izvairītos no ļaunprātīgas izmantošanas gadījumiem, mērķis būtu jāattiecinā uz jauniem vieglajiem kravas automobiļiem, kas pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kas agrāk nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības, izņemot uz ierobežotu laiku.~~

↓ 510/2011 17. apsvērums

- 24) Ar Direktīvu 2007/46/EK izveido saskaņotu sistēmu, kurā ietilpst administratīvie noteikumi un vispārīgas tehniskās prasības visu to jauno transportlīdzekļu apstiprināšanai, kas ir tās darbības jomā. Iestādei, kas atbild par minētās direktīvas ievērošanu, vajadzētu būt iestādei, kas atbild par visiem tipa apstiprināšanas procesa aspektiem atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu.
-

↓ 443/2009 18. apsvērums

- 25) Tipa apstiprināšanas nolūkiem īpašas prasības attiecas uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, tādēļ tie nebūtu jāiekļauj šīs regulas darbības jomā. ~~Transportlīdzekļus, kas pirms šīs regulas stāšanās spēkā ir klasificēti M1 kategorijā un ražoti tieši komerciālām vajadzībām, lai tajos varētu iecelt ratinākrēslus, un atbilst Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma speciālā transportlīdzekļa definīcijai, arī nevajadzētu iekļaut šīs regulas darbības jomā atbilstīgi Kopienas politikai attiecībā uz palīdzību personām ar invaliditāti.~~
-

↓ 510/2011 18. apsvērums
(pielāgots)

~~Ražotājiem vajadzētu būt iespējām izvēlēties, kā sasniegt mērķus saskaņā ar šo regulu, un tiem būtu jāievēro jauno transportlīdzekļu parka vidējo emisiju rādītāji, nevis CO₂ mērķi attiecībā uz katru atsevišķu transportlīdzekli. Tādēļ ražotājiem būtu jānodrošina, lai visiem jauniem vieglajiem kravas automobiļiem, kuri reģistrēti Savienībā un par ko tie ir atbildīgi, vidējās īpatnējās emisijas nepārsniedz vidējo emisiju mērķus, kas noteikti šiem transportlīdzekļiem. Šī prasība būtu pakāpeniski jāievieš laikposmā no 2014. gada līdz 2017. gadam, lai veicinātu tās īstenošanu. Tas atbilst norādītajiem termiņiem un pakāpeniskas ieviešanas laikposma ilgumam, kas noteikts Regulā (EK) Nr. 443/2009.~~

↓ 443/2009 19. apsvērums
(pielāgots)

~~Ražotājiem vajadzētu būt iespējai pielāgoties, un tiem būtu jāļauj pieņemt lēmumus, kā sasniegt mērķus saskaņā ar šo regulu, un vai nu ievērot tikai vidējo kopējo emisiju rādītāju par visiem jaunajiem automobiļiem, vai arī sasniegt CO₂ mērķus attiecībā uz katru atsevišķu automobiļu. Tādēļ no ražotājiem būtu jāprasa nodrošināt, lai visu jaunu vieglo automobiļu, kas reģistrēti Kopienā un par ko tie ir atbildīgi, vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz vidējo emisiju mērķi, kas noteikti minētajiem automobiļiem. Šī prasība būtu jāievieš pakāpeniski laika posmā no 2012. līdz 2015. gadam, lai veicinātu pāreju.~~

↓ 510/2011 19. apsvērums
(pielāgots)

~~Lai nodrošinātu, ka mērķi atspoguļo mazo un specifisku modeļu ražotāju īpatnības un atbilst ražotāja emisiju samazināšanas iespējām, šiem ražotājiem būtu jānosaka alternatīvi emisiju samazināšanas mērķi, ņemot vērā konkrētā ražotāja transportlīdzekļu tehnoloģiskās iespējas samazināt to īpatnējās CO₂ emisijas un atbilstīgi attiecīgo tirgus segmentu īpašībām. Šī atkāpe būtu jāiekļauj I pielikuma īpatnējo emisiju mērķu pārskatā, kas jāpabeidz vēlākais līdz 2013. gada sākumam.~~

↓ 443/2009 20. apsvērums
(pielāgots)
⇒ jauns

- 26) Nav lietderīgi ~~pareizi~~ izmantot vienu un to pašu metodi, lai noteiktu emisiju samazināšanas mērķrādītājus lielajiem un mazajiem ražotājiem, ko uzskata par neatkarīgiem saskaņā ar šajā regulā noteiktajiem kritērijiem. Šiem mazajiem ražotājiem būtu ⇒ jābūt iespējai pieteikties ⇐ ~~jānosaka citi~~ ☒ alternatīviem ☒ emisiju samazināšanas mērķrādītājiem atbilstīgi ~~šā konkrētā~~ ražotāja transportlīdzekļu tehnoloģiskajam potenciālam samazināt īpatnējās CO₂ emisijas un ņemot vērā attiecīgo tirgus segmentu īpatnības. ~~Šī atkāpe būtu jāiekļauj I pielikuma īpatnējo emisiju mērķu pārskatā, kas jāpabeidz vēlākais līdz 2013. gada sākumam.~~

↓ 333/2014 7. apsvērums
(pielāgots)
⇒ jauns

- 27) Atzīstot nesamērīgo ietekmi uz mazākajiem ražotājiem, kura saistīta ar atbilstību īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, kas noteikti, pamatojoties uz transportlīdzekļa lietderību, atzīstot lielo administratīvo slogu, kuru uzliek atkāpes procedūra, un nelielos ieguvumus, ko CO₂ emisiju samazinājuma ziņā rada minēto ražotāju pārdotie transportlīdzekļi, ražotāji, kuri ir atbildīgi mazāk nekā par 1000 jauniem vieglajiem ☒ pasažieru ☒ automobiļiem ☒ un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒, ko gadā reģistrē Savienībā, būtu jāizslēdz no īpatnējo emisiju mērķrādītāja un maksas par pārsniegtajām emisijām piemērošanas jomas. ⇒ Tomēr, ja

ražotājs, uz kuru attiecas izņēmums, tomēr piesakās atkāpes saņemšanai, un tā viņam tiek piešķirta, ir lietderīgi, ka šim ražotājam tiek noteikta prasība ievērot ar atkāpi noteikto mērķrādītāju. ~~↳ Lai minētajiem ražotājiem pēc iespējas agrāk nodrošinātu juridisko noteiktību, ir būtiski, lai šo atkāpi piemērotu no 2012. gada 1. janvāra.~~

↓ 333/2014 9. apsvērums
(pielāgots)
⇒ jauns

- 28) Procedūra atkāpju piešķiršanai, ~~⇒ sākot ar autoparka mērķrādītāju 95 g CO₂/km, ↳ specifisku modeļu ražotājiem būtu jāturpina arī pēc 2020. gada. Tomēr, lai nodrošinātu to nodrošina, ka samazinājums, kuru pieprasa īstenot specifisku modeļu ražotājiem, atbilstu lielapjoma ražotāju īstenojamam samazinājumam~~ ⇒ attiecībā uz šo mērķrādītāju. ~~↳ , no 2020. gada būtu jāpiemēro mērķis, kas ir par 45 % zemāks nekā specifisku modeļu ražotāju vidējās īpatnējās emisijas 2007. gadā.~~ ⇒ Tomēr pieredze rāda, ka specifisku modeļu ražotājiem piemīt tāds pats CO₂ mērķrādītāju sasniegšanas potenciāls kā lielajiem ražotājiem, un attiecībā uz mērķrādītājiem, kas noteikti, sākot ar 2025. gadu, netiek uzskatīts par lietderīgu nodalīt šīs divas ražotāju kategorijas. ↳

↓ 510/2011 20. apsvērums

~~Ar Savienības stratēģiju vieglo pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai tika izveidota integrēta pieeja, lai līdz 2012. gadam sasniegtu Savienības emisiju mērķi 120 g CO₂/km, kā arī iepazīstinātu ar ilgāka laikposma redzējumu turpmākiem emisiju samazinājumiem. Regulā (EK) Nr. 443/2009 precizēts šis ilgāka laikposma redzējums, nosakot, ka visu jauno automobiļu parka vidējās emisijas jāsamazina līdz 95 g CO₂/km. Lai nodrošinātu atbilstību šai pieejai un plānošanas noteiktību nozares uzņēmumiem, būtu jānosaka ilgtermiņa mērķis attiecībā uz vieglo kravas automobiļu īpatnējām CO₂ emisijām 2020. gadam.~~

↓ 443/2009 21. apsvērums
(pielāgots)

~~Specifisko modeļu ražotājiem būtu jāļauj izmantot alternatīvo mērķi, kas ir par 25 % zemāks nekā to vidējās īpatnējās CO₂ emisijas 2007. gadā. Līdzīgs mērķis būtu jānosaka, ja nav informācijas par ražotāja vidējām īpatnējām emisijām 2007. gadā. Šī atkāpe būtu jāievēro I pielikuma īpatnējo emisiju mērķu pārskatīšanā, kas jāpaveic līdz 2013. gada sākumam.~~

↓ 443/2009 22. apsvērums
(pielāgots)

- 29) Nosakot vidējās īpatnējās CO₂ emisijas visiem jaunajiem Kopienā ☒ Savienībā ☒ reģistrētajiem jaunajiem ☒ vieglajiem ☒ automobiļiem ☒ un jaunajiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒, par kuriem ražotājs ir atbildīgs, būtu jāņem vērā visi ☒ viegie ☒ automobiļi ☒ un viegie komerciālie transportlīdzekļi ☒ neatkarīgi no to ~~svara~~ ☒ masas ☒ vai citiem rādītājiem. Lai gan Regula (EK)

Nr. 715/2007 neattiecas uz vieglajiem ~~☒~~ pasažieru ~~☒~~ automobiļiem ~~☒~~ un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ~~☒~~, kuru atsauces masa nepārsniedz 2610 kg un kuru tipa apstiprinājumu nevar paplašināt atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam, šo ~~automobiļu~~ ~~☒~~ transportlīdzekļu ~~☒~~ radītās emisijas būtu jāmēra saskaņā ar to pašu mērīšanas procedūru, ~~☒~~ kas mazas noslodzes transportlīdzekļiem noteikta ~~☒~~ Komisijas Regulā (EK) Nr. 692/2008³³ ~~☒~~, Regulā (ES) 2017/1151 un Komisijas Īstenošanas regulās (ES) 2017/1152³⁴ un (ES) 2017/1153³⁵ ~~☒~~, ~~ko saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 692/2008 piemēro vieglajiem automobiļiem.~~ Iegūtās CO₂ emisiju vērtības būtu jānorāda transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā, lai transportlīdzekli varētu iekļaut monitoringa shēmā.

↓ 510/2011 22. apsvērums
(pielāgots)

- 30) ~~☒~~ Vairākos posmos ~~☒~~ ~~pabeigta~~ ~~☒~~ vieglā komerciālā ~~☒~~ transportlīdzekļa īpatnējās CO₂ emisijas būtu jāattiecina uz bāzes transportlīdzekļa ražotāju.

↓ 510/2011 23. apsvērums

~~Lai pabeigtu transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas ekonomijas vērtības būtu reprezentatīvas, Komisijai būtu jāierosina īpaša kārtība un attiecīgos gadījumos jāapsver iespējas pārskatīt tipa apstiprināšanu regulējošos tiesību aktus.~~

↓ jauns

- 31) Īpaša uzmanība būtu jāpievērš to vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotāju īpašajai situācijai, kas ražo nepabeigtus transportlīdzekļus, kuru tipa apstiprināšana notiek vairākos posmos. Lai gan šādi ražotāji ir atbildīgi par CO₂ emisiju mērķrādītāju ievērošanu, viņiem vajadzētu būt iespējai ar pietiekamu ticamību paredzēt vairākos posmos pabeigtu transportlīdzekļu CO₂ emisijas. Komisijai vajadzētu nodrošināt, lai šāda vajadzība tiktu pienācīgi atspoguļota Regulā (ES) 2017/1151.

³³ Komisijas 2008. gada 18. jūlija Regula (EK) Nr. 692/2008, ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.)

³⁴ Komisijas 2017. gada 2. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2017/1152, ar ko nosaka to korelācijas parametru noteikšanas metodiku, kas vajadzīgi, lai atspoguļotu izmaiņas reglamentētajā testēšanas procedūrā attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, un groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 293/2012 (OV L 175, 7.7.2017., 644. lpp.).

³⁵ Komisijas 2017. gada 2. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2017/1153, ar ko nosaka to korelācijas parametru noteikšanas metodiku, kas vajadzīgi, lai atspoguļotu izmaiņas reglamentētajā testēšanas procedūrā, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1014/2010 (OV L 175, 7.7.2017., 679. lpp.).

↓ 443/2009 (pielāgots)	23. apsvērums
---------------------------	---------------

- 32) Lai ražotāji varētu pielāgoties nolūkā sasniegt savus mērķrādītājus, ~~uz ko attiecas atbilstīgi šai~~ regulai, tie ~~var~~ ☒ drīkst ☒ atklāti, pārredzami un bez diskriminācijas vienoties par grupas izveidošanu. Vienošanās par grupas izveidošanu termiņam nevajadzētu pārsniegt piecus gadus, bet to ~~var~~ ☒ drīkst ☒ pagarināt. Ja ražotāji apvienojas grupā, būtu jāuzskata, ka ražotāji ir sasnieguši mērķrādītājus atbilstīgi šai regulai, ja visas grupas vidējās emisijas nepārsniedz grupas ☒ īpatnējo ☒ emisiju mērķrādītājus.
-

↓ jauns

- 33) Ražotāju apvienošanās grupās ir sevi pierādījusi kā izmaksu ziņā efektīvs veids CO₂ emisiju mērķrādītāju ievērošanai, kas jo īpaši palīdz tās ievērot tādiem ražotājiem, kuru ražoto transportlīdzekļu diapazons ir ierobežots. Lai uzlabotu neitralitāti konkurences ziņā, Komisijai vajadzētu būt pilnvarām precizēt nosacījumus attiecībā uz neatkarīgu ražotāju apvienošanās grupā tā, lai to statuss būtu pielīdzināms saistītu uzņēmumu statusam.
-

↓ 443/2009	24. apsvērums
------------	---------------

- 34) Vajadzīgs vienkāršs atbilstības ievērošanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi tiek sasniegti.
-

↓ jauns

- 35) Lai sasniegtu saskaņā ar šo regulu noteiktos CO₂ samazinājumus, ir būtiski, lai ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu emisijas atbilstu tipa apstiprināšanā noteiktajām CO₂ vērtībām. Tādēļ ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķinā Komisijai vajadzētu varēt ņemt vērā jebkādas tipa apstiprinātāju iestāžu atklātas sistēmiskas neatbilstības attiecībā uz ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO₂ emisijām.
- 36) Lai Komisija varētu veikt šādus pasākumus, tai vajadzētu būt pilnvarām sagatavot un īstenot procedūru tirgū laisto un ekspluatācijā esošo mazas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju verificēšanai. Tāpēc būtu jāgroza Regula (EK) Nr. 715/2007.
-

↓ 443/2009 (pielāgots)	25. apsvērums
⇒ jauns	

- 37) ☒ Jaunu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ☒ īpatnējās CO₂ emisijas ~~no jauniem vieglajiem automobiļiem mēra pēc Kopienā saskaņotas metodikas, kas izklāstīta~~ ☒ Savienībā tiek mērītas saskaņoti atbilstīgi metodikai, kas noteikta ☒ Regulā (EK) Nr. 715/2007. Lai iespējami samazinātu šīs regulas administratīvo slogu, atbilstība būtu jāmēra, atsaucoties uz tādiem datiem par

jaunu ~~☒~~ vieglo ~~☒~~ automobiļu ~~☒~~ un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ~~☒~~ reģistrāciju ~~☒~~ Savienībā ~~☒~~, ko apkopojušas dalībvalstis un kas paziņoti Komisijai. Lai nodrošinātu konsekvenci attiecībā uz datiem, kas izmantoti atbilstības novērtēšanai, iespējami vairāk būtu jāaskaņo noteikumi par šo datu apkopošanu un paziņošanu. ⇒ Tādēļ vajadzētu skaidri formulēt kompetento iestāžu pienākumu nodrošināt pareizus un pilnīgus datus, kā arī nepieciešamību kompetentajām iestādēm efektīvi sadarboties ar Komisiju datu kvalitātes jautājumos. ⇐

↓ 443/2009 (pielāgots)	26. apsvērums
---------------------------	---------------

~~Direktīvā 2007/46/EK paredzēts, ka ražotājiem jāizdod atbilstības sertifikāts, kam jābūt pievienotam katram jaunam vieglajam automobiļim, un ka dalībvalstīm jaunu vieglo automobiļi jāatļauj reģistrēt un nodot ekspluatācijā tikai tad, ja tam ir derīgs atbilstības sertifikāts. Dalībvalstu apkopotajiem datiem būtu jāatbilst datiem atbilstības sertifikātā, ko ražotājs izdevis vieglajam automobiļim, un to pamatā vajadzētu būt tikai šim sertifikātam. Ja dalībvalstis pamatotu iemeslu dēļ neizmanto atbilstības sertifikātu, lai pabeigtu jauna vieglā automobiļa reģistrācijas procesu un nodošanu ekspluatācijā, tām būtu jāveic vajadzīgie pasākumi, kas nodrošina pienācīgi precīzu uzraudzības procedūru. Atbilstības sertifikātu dati būtu jāiekļauj Kopienas standarta datubāzē. Tā būtu jāizmanto kā vienīgais uzticams avots, lai dalībvalstīm atvieglotu reģistrācijas datu apkopošanu, ja transportlīdzekļus reģistrē pirmo reizi.~~

↓ 510/2011 (pielāgots)	27. apsvērums
---------------------------	---------------

- 38) Tas, kā ražotājs ir sasniegjis mērķus saskaņā ar šo regulu, būtu jānovērtē Savienības mērogā. Ražotājiem, kuru vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz ar šo regulu atļautās emisijas, ~~no 2014. gada 1. janvāra attiecībā uz katru kalendārā~~ gadu būtu jāmaksā par pārsniegtajām emisijām. ~~Šai maksai vajadzētu būt atšķirīgai atkarībā no tā, cik lielā mērā ražotāji nav sasnieguši mērķi. Lai nodrošinātu konsekvenci, maksas mehānismam būtu jālīdzinās mehānismam, kas noteikts Regulā (EK) Nr. 443/2009. Summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām, būtu jāuzskata par Eiropas Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.~~

↓ 510/2011 28. apsvērums

- 39) Ņemot vērā šīs regulas mērķi un tajā noteikto kārtību, valsts pasākumos, ko dalībvalstis var saglabāt vai ieviest atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 193. pantam, nebūtu jāparedz papildu vai stingrākas sankcijas ražotājiem, kuri nesasniedz šajā regulā noteiktos mērķrādītājus.

↓ 510/2011 29. apsvērums

- 40) Šai regulai nebūtu jāskar Savienības konkurences noteikumu pilnīga piemērošana.

↓ 443/2009 30. apsvērums
(pielāgots)

~~Komisijai būtu jāapsver jauna kārtība ilgtermiņa mērķa sasniegšanai, īpaši attiecībā uz līknes slīpumu, lietderības parametru un maksu par pārsniegtajām emisijām.~~

↓ 510/2011 31. apsvērums

~~Autotransporta līdzekļu ātrums būtiski ietekmē to degvielas patēriņu un CO₂ emisijas. Turklāt, ja vieglajiem kravas automobiļiem netiek noteikts ātruma ierobežojums, var veidoties konkurence par maksimālo ātrumu, un tā rezultātā var pārmērīgi pieaugt elektropārvades sistēmu izmēri, kā arī lēnāka darbība var tik uzskatīta par mazāk efektīvu. Tāpēc ir lietderīgi izpētīt iespējas paplašināt darbības jomu Padomes Direktīvai 92/6/EEK (1992. gada 10. februāris) par ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos Kopienā²⁶, lai tajā iekļautu vieglos kravas automobiļus, uz kuriem attiecas šī regula.~~

↓ 443/2009 31. apsvērums
(pielāgots)

~~Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību²⁷.~~

↓ jauns

- 41) Šajā regulā noteikto CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju iedarbīgums praksē ir ļoti atkarīgs no oficiālās testa procedūras reprezentativitātes. Saskaņā ar atzinumu, kas saņemts, izmantojot zinātnisko konsultāciju mehānismu (SAM)³⁸, un Eiropas Parlamenta ieteikumu pēc tā veiktas izmeklēšanas saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē³⁹, vajadzētu ieviest mehānismu, ar kuru novērtē, cik reprezentatīvas reālos ekspluatācijas apstākļos ir tās transportlīdzekļu CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151. Komisijai vajadzētu būt pilnvarām nodrošināt šādu datu publisku pieejamību un, ja nepieciešams, izstrādāt procedūras, kas vajadzīgas, lai konstatētu, kādi dati nepieciešami šādu novērtējumu veikšanai, un lai tos vāktu.
- 42) Ir paredzēts 2024. gadā izvērtēt progresu, kas panākts ar [Kopīgu centienu regulu un Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas direktīvu]. Tādēļ ir lietderīgi tajā pašā gadā novērtēt arī šīs regulas efektivitāti, lai būtu iespējams koordinēti un saskaņoti novērtēt pasākumus, kas īstenoti saskaņā ar visiem šiem instrumentiem.

³⁶ ~~OVL 57, 2.3.1992., 27. lpp.~~

³⁷ ~~OVL 184, 17.7.1999., 23. lpp.~~

³⁸ Augsta līmeņa zinātnisko padomdevēju grupa, zinātniskais atzinums 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

³⁹ Eiropas Parlamenta 2017. gada 4. aprīļa ieteikums Padomei un Komisijai, ņemot vērā izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē (2016/2908(RSP)).

- 43) Regula (EK) Nr. 443/2009 un Regula (ES) Nr. 510/2011 būtu jāatceļ no 2020. gada 1. janvāra.

↓ 333/2014 15. apsvērums
(pielāgots)

- 44) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. ~~Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁴⁰.~~

⇓ jauns

- 45) Īstenošanas pilnvaras, kas attiecas uz 6. panta 8. punktu, 7. panta 7. un 8. punktu, 8. panta 3. punktu, 11. panta 2. punktu, 12. panta 3. punktu un 14. panta 3. punktu, būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁴¹.

↓ 443/2009 32. apsvērums
(pielāgots)

~~Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro grozīt monitoringa un ziņošanas prasības, ņemot vērā pieredzi šīs regulas piemērošanā, lai noteiktu metodes maksas iekasēšanai par pārsniegtajām emisijām un lai pieņemtu sīki izstrādātus noteikumus attiecībā uz atkāpi dažiem ražotājiem un pielāgotu I pielikumu, lai ņemtu vērā Kopienā reģistrēto jauno vieglo automobiļu masas izmaiņas un atspoguļotu izmaiņas reglamentētajā pārbaudes procedūrā īpatnējo CO₂ emisiju izmērīšanai. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia*, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.~~

↓ 333/2014 16. apsvērums
(pielāgots)
⇒ jauns

- 46) ⇒ Lai grozītu vai papildinātu šīs regulas noteikumu nebūtiskus elementus ⇐ ~~Pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD~~ ☒ Līguma par Eiropas Savienības darbību ☒ 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai, lai grozītu ~~Regulas (EK) Nr. 443/2009~~ II ☒ un III ☒ pielikumu attiecībā uz datu prasībām un datu parametriem, lai papildinātu noteikumus par to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpi no īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, noteikumus par saturu, ko ietver pieteikumos par atkāpes piemērošanu, un noteikumus par īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas programmu saturu un izvērtēšanu, lai ~~Regulas (EK) Nr. 443/2009 I~~

⁴⁰ ~~Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).~~

⁴¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

pielikumā pielāgotu ☒ 13. pantā ☒ minēto $M_0 \Rightarrow$ un $TM_0 \Leftarrow$ skaitli, $\Rightarrow$ 11. pantā minēto maksimālo vērtību $7g\ CO_2/km \Leftarrow$ ☒ un korigētu I pielikuma formulas, kas minētas 14. panta 3. punktā ☒ ~~pielāgotu jaunu vieglo automobiļu vidējai masai iepriekšējos trīs kalendārajos gados; un lai pielāgotu Regulas (EK) Nr. 443/2009 I pielikumā minētās formulas.~~ Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī ☒ un lai šādas apspriešanās notiktu saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.⁴² ☒ ~~Komisijai, sagatavojot un izstrādājot~~ ☒ Jo īpaši, lai nodrošinātu vienlīdzīgu dalību ☒ deleģētos aktus ☒ sagatavošanā ☒ ~~būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei~~ ☒ visi dokumenti būtu jāsaņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un to ekspertiem vajadzētu sistemātiski būt piekļuvei to Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kuras nodarbojas ar deleģēto aktu sagatavošanu ☒.

↓ 443/2009 33. apsvērums
(pielāgots)

~~Vienkāršības un lielākas juridiskās noteiktības labad būtu jāatceļ Lēmums Nr. 1753/2000/EK.~~

↓ 510/2011 34. apsvērums
(pielāgots)

- 47) Tā kā šīs regulas mērķi, proti, CO_2 emisiju prasību jauniem vieglajiem ☒ pasažieru automobiļiem un jauniem ☒ kravas automobiļiem ☒ vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒ noteikšanu, nevar sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un tā apjoma un ietekmes dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība ~~var~~ ☒ drīkst ☒ pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

↓ 443/2009 (pielāgots)

1. pants

Priekšmets un mērķi

1. Ar šo regulu nosaka CO_2 emisiju prasības jauniem vieglajiem ☒ pasažieru ☒ automobiļiem ☒ un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒ ~~lai nodrošinātu iekšējā tirgus pienācīgu darbību un sasniegt Eiropas Kopienas kopējo mērķi samazināt jauno automobiļu vidējo emisiju rādītāju līdz $120\ g\ CO_2/km$. Šajā regulā paredzēts, ka, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģijas, visu jauno vieglo automobiļu vidējās emisijas būs $130\ g\ CO_2/km$, ko nosaka atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem, un inovatīvām tehnoloģijām.~~

⁴² OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

↓ 510/2011 (pielāgots)

~~1. pants~~

~~Priekšmets un mērķi~~

~~1. Ar šo regulu nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem vieglajiem kravas automobiļiem. Šajā regulā noteikts, ka visu jaunu vieglo kravas automobiļu vidējām CO₂ emisijām jābūt 175 g CO₂/km, ko panāk, uzlabojot transportlīdzekļu tehnoloģijas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem, kā arī izmantojot inovatīvas tehnoloģijas.~~

↓ 333/2014 1. panta 1. punkts
(pielāgots)

~~Ar šo regulu attiecībā uz Savienībā reģistrētu jaunu automobiļu vidējām emisijām, ko mēra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulas (EK) Nr. 692/2008 XII pielikumu, un tā īstenošanas pasākumiem, un inovatīvām tehnoloģijām, nosaka mērķi 95 g CO₂/km, kurš piemērojams no 2020. gada.~~

↓ 253/2014 1. panta 1. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

2. Ar šo regulu ⇒ no 2020. gada 1. janvāra ⇐ attiecībā uz Savienībā reģistrētu ☒ jaunu vieglo pasažieru automobiļu vidējām emisijām nosaka ☒ ⇒ ES autoparka ⇐ ☒ mērķrādītāju 95 g CO₂/km ☒ ☒ un attiecībā uz ☒ jaunu vieglo kravas automobiļu ☒ komerciālo transportlīdzekļu ☒ vidējām emisijām, ko mēra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem, kā arī inovatīvām tehnoloģijām, nosaka ⇒ ES autoparka mērķrādītāju ⇐ mērķi 147 g CO₂/km, ⇒ līdz 2020. gada 31. decembrim mērījumus veicot ⇐ saskaņā ar Regulu (EK) Nr. ⇒ 692/2008 apvienojumā ar Īstenošanas regulu (ES) 2017/1152 un (ES) 2017/1153 un no 2021. gada 1. janvāra mērījumus veicot saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151 ⇐ kurš piemērojams no 2020. gada.

↓ 443/2009 (pielāgots)
⇒ jauns

3. Šai regulai ⇒ līdz 2024. gada 31. decembrim ⇐ sekos papildu pasākumi, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO₂/km, kas ir daļa no Kopienas ☒ Savienības ☒ integrētās pieejas, ☒ kas minēta Komisijas 2007. gada paziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam⁴³ ☒.

⁴³ Komisijas 2007. gada 7. februāra paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam - Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai (COM(2007) 19 galīgā redakcija).

↓ jauns

4. No 2025. gada 1. janvāra piemēro šādus ES autoparka mērķrādītājus:

- a) attiecībā uz jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2021. gadam vidējā rādītāja samazinājums par 15 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.1.1. punktu;
- b) attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2021. gadam vidējā rādītāja samazinājums par 15 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.1. punktu.

5. No 2030. gada 1. janvāra piemēro šādus mērķrādītājus:

- a) attiecībā uz jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2021. gadam vidējā rādītāja samazinājums par 30 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.1.2. punktu;
- b) attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2021. gadam vidējā rādītāja samazinājums par 30 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.2. punktu.

↓ 443/2009 (pielāgots)

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz ~~M1 kategorijas~~ ☒ šādiem ☒ mehāniskajiem transportlīdzekļiem:

- a) ☒ M₁ kategorijas ☒ mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā (viegļie ☒ pasažieru ☒ automobiļi), kuri pirmo reizi reģistrēti ~~Kopienā~~ ☒ Savienībā ☒ un kuri iepriekš nav reģistrēti ārpus ~~Kopienas~~ ☒ Savienības ☒ (jauni viegļie ☒ pasažieru ☒ automobiļi).

~~2. Neņem vērā iepriekšēju reģistrāciju ārpus Kopienas, ja tā veikta mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Kopienā.~~

~~3. Šī regula neattiecas uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 5. punktā.~~

↓ 333/2014 1. panta 2. punkts
(pielāgots)

~~4. No 2012. gada 1. janvāra 4. pantu, 8. panta 4. punkta b) un c) apakšpunktu, 9. pantu un 10. panta 1. punkta a) un c) apakšpunktu nepiemēro ražotājam, kurš kopā ar visiem saviem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs mazāk nekā par 1000 jauniem vieglajiem automobiļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendāra gadā.~~

↓ 510/2011 (pielāgots)

~~2. pants~~

Darbības joma

1. ~~Šī regula attiecas uz b)~~ N₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, kuru standartmasa nepārsniedz 2610 kg, un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam (“vieglie ☒ komerciālie transportlīdzekļi ☒ ~~kravas automobiļi~~”), kuri tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības (“jauni vieglie ☒ komerciālie transportlīdzekļi ☒ ~~kravas automobiļi~~”).
2. Neņem vērā iepriekšēju reģistrāciju ārpus Savienības, ja tā notikusi mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Savienībā.
3. Šī regula neattiecas uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 5. punktā.

↓ 253/2014 1. panta 2. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

4. Šīs regulas 4. pantu, ~~87.~~ panta 4. punkta b) un c) apakšpunktu, ~~98.~~ pantu un ~~910.~~ panta 1. punkta a) un c) apakšpunktu nepiemēro ražotājam, kurš kopā ar visiem saviem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par ☒ mazāk nekā 1000 jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem vai ☒ mazāk nekā 1000 jauniem vieglajiem ☒ komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒ ~~kravas automobiļiem~~, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā, ⇒ ja vien ražotājs nav pieteicies atkāpes saņemšanai un to saņēmis saskaņā ar 10. pantu ⇐.

↓ 443/2009 (pielāgots)

~~3. pants~~

Definīcijas

1. ~~Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:~~
 - a) ~~“vidējās īpatnējās CO₂ emisijas” attiecībā uz ražotāju ir visu to jauno vieglo automobiļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, kuriem tas ir ražotājs;~~
 - b) ~~“atbilstības sertifikāts” ir Direktīvas 2007/46/EK 18. pantā minētais sertifikāts;~~
 - c) ~~“ražotājs” ir persona vai struktūra, kas saskaņā ar Direktīvu 2007/46/EK atskaitās apstiprinošajai iestādei par visiem EK tipa apstiprināšanas procedūras aspektiem un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu;~~

- ~~d) “masa” ir pašmasa automobilim ar virsbūvi tehniskā kārtībā, un tā ir norādīta atbilstības sertifikātā un definēta Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.6. punktā;~~
- ~~e) “balstvirsmā” ir šķērsbāze, reizināta ar automobiļa garenbāzi, kā noteikts atbilstības sertifikātā un definēts Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.1. un 2.3. punktā;~~
- ~~g) “īpatnējo emisiju mērķis” attiecībā uz ražotāju ir katra jauna vieglā automobiļa, kam tas ir ražotājs, vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, kuras atļautas atbilstīgi I pielikumam, vai, ja saskaņā ar 11. pantu ražotājam piešķir atkāpi, īpatnējo CO₂ emisiju mērķis, kas noteikts atbilstīgi minētajai atkāpei.~~
- ~~2. Šajā regulā “saistītu ražotāju grupa” nozīmē ražotāju un ar to saistītos uzņēmumus. Attiecībā uz ražotāju “saistīti uzņēmumi” ir:~~
- ~~a) uzņēmumi, kuros ražotājam tieši vai netieši ir:~~

↓ 333/2014 1. panta 3. punkts
(pielāgots)

- ~~– vairāk nekā puse balsu vai,~~

↓ 443/2009 (pielāgots)

- ~~– tiesības iecelt vairāk nekā pusi no uzraudzības padomes, valdes vai likumīgajiem pārstāvjiem, vai~~
- ~~– tiesības vadīt uzņēmuma darījumus;~~
- ~~b) uzņēmumi, kuriem attiecībā uz ražotāju tieši vai netieši ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības vai pilnvaras;~~
- ~~e) uzņēmumi, kuros b) apakšpunktā minētajam uzņēmumam tieši vai netieši ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības vai pilnvaras;~~
- ~~d) uzņēmumi, kuros ražotājam kopā ar vienu vai vairākiem a), b) vai e) apakšpunktā minētajiem uzņēmumiem vai kuros diviem vai vairākiem no iepriekšminētajiem uzņēmumiem kopā ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības un pilnvaras;~~
- ~~e) uzņēmumi, kuros a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras kopīgi ir ražotājam vai vienam vai vairākiem tā saistītajiem uzņēmumiem, kas minēti a) līdz d) apakšpunktā, un vienai vai vairākām trešajām personām.~~

↓ 510/2011 (pielāgots)
⇒ jauns

3. pants

Definīcijas

1. Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) ražotāja “vidējās īpatnējās CO₂ emisijas” ir visu tā izgatavoto ☒ jauno vieglo pasažieru automobiļu vai ☒ jauno vieglo ~~kravas automobiļu~~ ☒ komerciālo transportlīdzekļu ☒ īpatnējo CO₂ emisiju vidējais rādītājs;
- b) “atbilstības sertifikāts” ir Direktīvas 2007/46/EK 18. pantā minētais sertifikāts;
- c) “vairākos posmos pabeigts transportlīdzeklis” ir ☒ vieglais komerciālais ☒ transportlīdzeklis, kam tipa apstiprinājums piešķirts pēc vairākpasmu tipa apstiprināšanas procesa atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK;
- d) “pabeigts transportlīdzeklis” ir jebkurš ☒ vieglais komerciālais ☒ transportlīdzeklis, kas nav jāpabeidz, lai tas atbilstu attiecīgām Direktīvas 2007/46/EK tehniskajām prasībām;
- e) “bāzes transportlīdzeklis” ir jebkurš ☒ vieglais komerciālais ☒ transportlīdzeklis, ko izmanto vairākpasmu tipa apstiprināšanas procesa pirmajā posmā;
- f) “ražotājs” ir persona vai struktūra, kas saskaņā ar Direktīvu 2007/46/EK atskaitās apstiprināšanai iestādei par visiem EK tipa apstiprināšanas procedūras aspektiem un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu;
- g) “masa ☒ nokomplektētā stāvoklī ☒” ir ☒ nokomplektēta ☒ ☒ vieglā pasažieru automobiļa vai vieglā komerciālā ☒ transportlīdzekļa masa ar virsbūvi, ~~transportlīdzeklim esot tehniskā kārtībā~~, kā norādīts atbilstības sertifikātā un definēts Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.6. punktā;

~~h) “īpatnējās CO₂ emisijas” ir vieglā kravas automobiļa emisijas, kas izmērītas atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 un pabeigtā vai nokomplektētā transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā norādītas kā CO₂ masas emisija (jauktā režīmā);~~

↓ 443/2009 (pielāgots)
⇒ jauns

~~h)~~ “īpatnējās CO₂ emisijas” ir vieglā ☒ pasažieru ☒ automobiļa ☒ vai vieglā komerciālā transportlīdzekļa ☒ CO₂ emisijas, kas izmērītas atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 ☒ un tās īstenošanas regulām ☒ un ☒ transportlīdzekļa ☒ atbilstības sertifikātā norādītas kā CO₂ emisiju masa (kombinētā). Attiecībā uz vieglajiem ☒ pasažieru ☒ automobiļiem ☒ vai vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒, kuru tips nav apstiprināts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, “īpatnējās CO₂ emisijas” ir CO₂ emisijas, ko ☒ līdz 2020. gada 31. decembrim ☒ mēra saskaņā ar tādām pašām mērīšanas procedūrām, kā ~~attiecībā uz vieglajiem automobiļiem~~ noteikts Regulā (EK) Nr. 692/2008 ☒, un no 2021. gada 1. janvāra mēra, kā noteikts Regulā (ES) 2017/1151 ☒, vai saskaņā ar procedūrām, kuras Komisija pieņēmusi, lai noteiktu CO₂ emisijas šādiem ~~vieglajiem automobiļiem~~ ☒ transportlīdzekļiem ☒.

↓ 510/2011 (pielāgots)

⇒ jauns

- ~~h)~~ “balstvirsmā” ir ~~automobiļa~~ ☒ vidējās ☒ šķersbāzes un garenbāzes reizinājums, kā noteikts atbilstības sertifikātā un definēts Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.1. un 2.3. punktā;
- ~~h)~~ “īpatnējo emisiju ☒ mērķrādītājs ☒ ~~mērķis~~” ražotājam ir ~~indikatīvo īpatnējo CO₂ emisiju vidējais rādītājs~~ ⇒ gada mērķrādītājs ⇐, kas noteikts saskaņā ar I pielikumu ~~noteikts katram ražotāja izgatavotam jaunam vieglajam kravas automobilim~~, vai, ja saskaņā ar ~~1110.~~ pantu ražotājam piešķir atkāpi, īpatnējo ~~CO₂~~ emisiju mērķrādītājs, kas noteikts atbilstīgi minētajai atkāpei;

↓ jauns

- k) “ES autoparka mērķrādītājs” ir visu jauno vieglo pasažieru automobiļu vai visu jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējās CO₂ emisijas, kas jāsasniedz konkrētā periodā;
- l) “testa masa” ir vieglā pasažieru automobiļa vai vieglā komerciālā transportlīdzekļa testa masa, kā norādīts atbilstības sertifikātā un definēts Regulas (ES) 2017/1151 XXI pielikuma 3.2.25. punktā;
- m) “bezemisiju un mazemisiju transportlīdzeklis” ir vieglais pasažieru automobilis vai vieglais komerciālais transportlīdzeklis ar izpūtēja emisijām no nulles līdz 50 g CO₂/km, tās nosakot saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151.

↓ 510/2011 (pielāgots)

~~k)n)~~ “~~lietderīgā slodze~~ ☒ ~~kravnesība~~ ☒ ” ir atšķirība starp tehniski pieļaujamo maksimālo ~~pilno~~ masu atbilstīgi Direktīvas 2007/46/EK II pielikumam un transportlīdzekļa masu.

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

- a) uzņēmumi, kuros ražotājam tieši vai netieši ir:
- i) tiesības uz vairāk nekā pusi no balsstiesībām; vai
 - ii) tiesības iecelt vairāk nekā pusi no uzņēmuma uzraudzības padomes, valdes vai uzņēmumu juridiski pārstāvošu struktūru locekļiem; vai
 - iii) tiesības pārvaldīt uzņēmuma darījumus;
- b) uzņēmumi, kuriem attiecībā uz ražotāju tieši vai netieši ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības vai pilnvaras;
- c) uzņēmumi, kuros b) apakšpunktā minētajam uzņēmumam tieši vai netieši ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības vai pilnvaras;
- d) uzņēmumi, kuros ražotājam kopā ar vienu vai vairākiem a), b) vai c) apakšpunktā minētajiem uzņēmumiem vai kuros diviem vai vairākiem no

iepriekšminētajiem uzņēmumiem kopā ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības un pilnvaras;

- e) uzņēmumi, kuros a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras kopīgi ir ražotājam vai vienam vai vairākiem tā saistītajiem uzņēmumiem, kas minēti a) līdz d) apakšpunktā, un vienai vai vairākām trešām personām.

4. pants

Īpatnējo emisiju ~~mērķi~~ ☒ mērķrādītāji ☒

↓ jauns

1. Ražotājs nodrošina, ka tā vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz šādus īpatnējo emisiju mērķrādītājus:

- a) 2020. kalendārajam gadam – īpatnējo emisiju mērķrādītāju, kas vieglajiem pasažieru automobiļiem noteikts saskaņā ar I pielikuma A daļas 1. un 2. punktu un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem noteikts saskaņā ar I pielikuma B daļas 1. un 2. punktu, vai, ja ražotājam saskaņā ar 10. pantu ir piešķirta atkāpe, atbilstoši šādai atkāpei;

↓ 510/2011 (pielāgots)

⇒ jauns

- b) ~~Kalendāra gadā, kas sākas 2014. gada 1. janvārī, un katrā nākamajā kalendārajā gadam ⇒ no 2021. līdz 2024. gadam ⇐ visi vieglo kravas automobiļu ražotāji nodrošina, ka to vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz īpatnējo emisiju mērķrādītāju, kas noteikts saskaņā ar I pielikuma ~~at~~ ☒ attiecīgi ☒ A vai B daļas 3. un 4. punktu vai, ja saskaņā ar ~~11~~ 10. pantu ražotājam piešķirta atkāpe, saskaņā ar minēto atkāpi un I pielikuma A vai B daļas 5. punktu;~~

↓ jauns

- c) katram kalendārajam gadam, sākot ar 2025. gadu, īpatnējo emisiju mērķrādītājus nosaka saskaņā ar I pielikuma A vai B daļas 6.3. punktu.

↓ 510/2011 (pielāgots)

- ☒ 2. Ja attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒ vairākos posmos pabeigta transportlīdzekļa īpatnējās emisijas nav zināmas, bāzes transportlīdzekļa ražotājs vidējo īpatnējo CO₂ emisiju vērtību nosaka, izmantojot bāzes transportlīdzekļa īpatnējo emisiju vērtību.

~~Lai noteiktu katra ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, ņem vērā turpmāk norādītās procentuālās vērtības attiecībā uz katru ražotāja jaunu vieglo kravas automobili, kas reģistrēts attiecīgajā gadā:~~

- ~~70 % 2014. gadā,~~
- ~~75 % 2015. gadā,~~
- ~~80 % 2016. gadā,~~
- ~~100 % no 2017. gada.~~

↓ 443/2009 (pielāgots)

~~4. pants~~

Īpatnējo emisiju mērķi

~~Kalendārajā gadā, kas sākas 2012. gada 1. janvārī, un nākamajos kalendārajos gados visi vieglo automobiļu ražotāji nodrošina, ka vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz īpatnējo emisiju mērķi, kas noteikts atbilstīgi I pielikumam vai, ja saskaņā ar 11. pantu ražotājam piešķir atkāpi, atbilstīgi minētajai atkāpei.~~

↓ 333/2014 1. panta 4. punkts
(pielāgots)

☒ 3. ☒ Lai noteiktu katra ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, ņem vērā turpmāk norādītās procentuālās vērtības attiecībā uz katru ražotāja jauno vieglo ☒ pasažieru ☒ automobili, kas reģistrēts attiecīgajā gadā:

- = ~~65 % 2012. gadā,~~
- ~~75 % 2013. gadā,~~
- ~~80 % 2014. gadā,~~
- ~~no 2015. gada līdz 2019. gadam: 100 %,~~
- 2020. gadā: 95 %,
- ~~sākot no 2020. gada beigām~~ ☒ no 2021. gada ☒: 100 %.

↓ 443/2009 (pielāgots)

~~5. pants~~

Superkreditī

~~Aprēķinot vidējo īpatnējo CO₂ emisiju, katru jauno vieglo automobili, kuram īpatnējā CO₂ emisija nepārsniedz 50 g CO₂/km, skaita kā:~~

- ~~3,5 automobiļus 2012. gadā,~~
- ~~3,5 automobiļus 2013. gadā,~~
- ~~2,5 automobiļus 2014. gadā,~~
- ~~1,5 automobiļus 2015. gadā,~~
- ~~1 automobili 2016. gadā.~~

↓ 510/2011 (pielāgots)

~~5. pants~~

Superkredīti

~~Aprēķinot vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, katru jaunu vieglo kravas automobili, kura īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz 50 g CO₂/km, uzskaita kā:~~

- ~~— 3,5 vieglos kravas automobiļus 2014. gadā,~~
- ~~— 3,5 vieglos kravas automobiļus 2015. gadā,~~
- ~~— 2,5 vieglos kravas automobiļus 2016. gadā,~~
- ~~— 1,5 vieglos kravas automobiļus 2017. gadā,~~
- ~~— 1 vieglo kravas automobili no 2018. gada.~~

~~Vieglo kravas automobiļu, kuru īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz 50 g CO₂/km, maksimālais skaits, kas jāņem vērā, piemērojot pirmajā daļā minēto aprēķinu, superkredītu shēmas darbības laikā nepārsniedz 25000 vieglos kravas automobiļus uz vienu ražotāju.~~

↓ 333/2014 1. panta 5. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

~~5. pants~~

Superkredīti saistībā ar mērķrādītāju 95 g CO₂/km

Aprēķinot vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, katru jauno vieglo ☒ pasažieru ☒ automobili, kuram īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz 50 g CO₂/km, skaita kā:

- 2 vieglos ☒ pasažieru ☒ automobiļus 2020. gadā,
- 1,67 vieglos ☒ pasažieru ☒ automobiļus 2021. gadā,
- 1,33 vieglos ☒ pasažieru ☒ automobiļus 2022. gadā,
- 1 vieglo ☒ pasažieru ☒ automobili, sākot no 2023. gada,

par gadu, kad tas ir reģistrēts laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam, ievērojot maksimālo ierobežojumu katram ražotājam 7,5 g CO₂/km minētajā laikposmā ⇒ un ievērojot Īstenošanas regulas (ES) 2017/1153 un 5. pantu ⇐.

↓ 443/2009 (pielāgots)

~~6. pants~~

Īpatnējās emisijas apjoma mērķis alternatīvās degvielas dzinēja transportlīdzekļiem

~~Lai noteiktu, vai ražotāji ievēro 4. pantā minētos īpatnējo emisiju mērķus, īpatnējo CO₂ emisiju daudzums katram transportlīdzeklim, kas izstrādāts, lai varētu darboties ar maisījumu,~~

~~kurā ir benzīns ar 85 % etanola ("E85"), kas atbilst attiecīgo Kopienas tiesību aktu vai Eiropas tehniskajiem standartiem, līdz 2015. gada 31. decembrim ir jāsamazina par 5 %, jo biodegvielas izmantošanas dēļ tam ir lielākas tehnoloģiskās un emisiju samazināšanas spējas. Šo samazinājumu piemēro vienīgi gadījumos, ja vismaz 30 % no degvielas uzpildes stacijām tajā dalībvalstī, kurā attiecīgais transportlīdzeklis ir reģistrēts, piedāvā alternatīvu degvielu, kas atbilst attiecīgajos Kopienas tiesību aktos noteiktajiem biodegvielu ilgtspējības kritērijiem.~~

↓ 510/2011 (pielāgots)

~~6. pants~~

Īpatnējo emisiju mērķis alternatīvās degvielas vieglajiem kravas automobiļiem

~~Lai noteiktu, vai ražotāji ievēro 4. pantā minētos īpatnējo emisiju mērķus, īpatnējo CO₂ emisiju daudzumu katram vieglajam kravas automobiļim, kas izstrādāts, lai varētu darboties ar benzīnu ar 85 % bioetanola piejaukumu ("E85"), un kas atbilst attiecīgo Savienības tiesību aktu vai Eiropas tehniskajiem standartiem, līdz 2015. gada 31. decembrim samazina par 5 %, jo biodegvielas izmantošanas dēļ tam ir lielākas tehnoloģiskās un emisiju samazināšanas spējas. Šo samazinājumu piemēro vienīgi gadījumos, ja vismaz 30 % no degvielas uzpildes stacijām tajā dalībvalstī, kurā vieglais kravas automobīlis ir reģistrēts, piedāvā šāda veida alternatīvu degvielu, kas atbilst attiecīgajos Savienības tiesību aktos noteiktajiem biodegvielu ilgtspējības kritērijiem.~~

~~76. pants~~

Apvienošanās grupā

- ~~Jaunu vieglo kravas automobiļu~~ Ražotāji, kam saskaņā ar ~~1110.~~ 10. pantu nav piešķirta atkāpe, ~~var~~ ☒ drīkst ☒ apvienoties grupā, lai izpildītu 4. pantā norādītās ~~saišības~~ ☒ prasības ☒.
- Vienošanos par grupas veidošanu var paredzēt uz vienu vai vairākiem kalendārajiem gadiem ar noteikumu, ka katras vienošanās kopējais termiņš nepārsniedz piecus kalendārosa gadus, un vienošanās vēlākais jānoslēdz tā pirmā kalendārāa gada 31. decembrī, par kuru jāapkopo emisijua dati. Ražotāji, kas apvienojas grupā, iesniedz Komisijai šādu informāciju:
 - ražotāji, kurus iekļaus grupā;
 - ražotājs, kas izvirzīts par grupas vadītāju, būs grupas kontaktpersona un būs atbildīgs par to maksu par pārsniegtām emisijām samaksāšanu, kuras grupai noteiktas saskaņā ar ~~98.~~ 98. pantu;
 - pierādījumi, ka grupas vadītājs varēs izpildīt b) apakšpunktā minētos pienākumus;

↓ jauns

- kā M1 vai N1 reģistrēto transportlīdzekļu kategorija, uz kuru grupa attiecas.

↓ 510/2011 (pielāgots)

3. Ja izvirzītais grupas vadītājs neizpilda prasību samaksāt maksu par pārsniegtajām emisijām, kura grupai noteikta saskaņā ar 98. pantu, Komisija paziņo par to ražotājiem.
4. Grupā iekļautie ražotāji kopīgi informē Komisiju par izmaiņām saistībā ar grupas vadītāju vai grupas finansiālo stāvokli, ciktāl tas ietekmē tās spēju pildīt prasību maksāt par pārsniegtajām emisijām, kas grupai noteikta saskaņā ar 98. pantu, kā arī par izmaiņām grupas sastāvā vai grupas likvidēšanu.
5. Ražotāji ~~var drīkst~~ vienoties par apvienošanos grupā, ja to vienošanās atbilst LESD 101. un 102. pantam un ja tie ar komerciāli pamatotiem nosacījumiem atklāti, pārredzami un bez diskriminācijas ļauj grupā darboties visiem ražotājiem, kas vēlas kļūt par grupas dalībniekiem. Neskarot Savienības konkurences noteikumu vispārēju piemērošanu šādām grupām, visi grupas dalībnieki jo īpaši nodrošina, ka saistībā ar vienošanos par grupas veidošanu nedrīkst ne kopīgi izmantot datus, ne apmainīties ar informāciju, izņemot attiecībā uz šādu informāciju:
 - a) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas;
 - b) īpatnējo emisiju ~~mērķis~~ ☒ mērķrādītājs ☒ ;
 - c) kopējais reģistrēto transportlīdzekļu skaits.
6. Šā panta 5. punktu nepiemēro, ja visi grupas ražotāji veido vienu un to pašu saistītu ražotāju grupu.
7. Ja nav 3. punktā minētā paziņojuma, to ražotāju grupu, par ko Komisijai iesniegta informācija attiecībā uz 4. pantā minēto saistību izpildi, uzskata par vienu ražotāju. Ar uzraudzību un ziņošanu saistītā informācija par ikvienu ražotāju, kā arī ikvienu ražotāju grupu tiek reģistrēta, nodota un darīta pieejama 87. panta 4. punktā minētajā centralizētajā reģistrā.

↓ jauns

8. Komisija drīkst noteikt detalizētus nosacījumus, ko saskaņā ar 5. punktu izveidotai grupai piemēro, izmantojot saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņemamus īstenošanas aktus.

↓ 443/2009 (pielāgots)

~~7. pants~~

~~Apvienošanās grupā~~

- ~~1. Ražotāji, kam saskaņā ar 11. pantu nav piešķirta atkāpe, var apvienoties grupā, lai izpildītu 4. pantā minētās saistības.~~
- ~~2. Vienošanās apvienoties grupā var būt par vienu vai vairākiem kalendārajiem gadiem, ja katras vienošanās kopējais termiņš nepārsniedz piecus kalendāros gadus, un vienošanās~~

jānoslēdz pirms 31. decembra vai tieši 31. decembrī pirmajā kalendārajā gadā, kurā emisijas jāsummē. Ražotāji, kas apvienojas grupā, iesniedz Komisijai šādu informāciju:

- a) ~~ražotāji, kuru iekļaus grupā;~~
- b) ~~ražotājs, kas izvirzīts par grupas vadītāju, būs grupas kontaktpersona un atbildēs par to pārsniegto emisiju maksu samaksāšanu, kuras saskaņā ar 9. pantu noteiktas grupai; un~~
- c) ~~pierādījumi, ka grupas vadītājs varēs izpildīt b) apakšpunktā minētos pienākumus.~~

3. ~~Ja izvirzītais grupas vadītājs neizpilda prasību samaksāt pārsniegto emisiju maksu, kura saskaņā ar 9. pantu noteikta grupai, Komisija paziņo par to ražotājiem.~~

4. ~~Grupā iekļautie ražotāji kopīgi informē Komisiju par grupas vadītāja vai tā finanšu stāvokļa maiņu, eiktāl tas ietekmē tā spēju izpildīt prasību samaksāt pārsniegto emisiju maksu, kura saskaņā ar 9. pantu noteikta grupai, kā arī par izmaiņām grupas sastāvā vai grupas likvidēšanu.~~

5. ~~Ražotāji var vienoties par apvienošanos grupā, ja to vienošanās atbilst Līguma 81. un 82. pantam un ja tie ar komerciāli pamatotiem nosacījumiem atklāti, pārredzami un bez diskriminācijas ļauj grupā darboties visiem ražotājiem, kas vēlas kļūt par grupas dalībniekiem. Neskarot Kopienas konkurences noteikumu vispārēju piemērošanu šādām grupām, visi grupas dalībnieki jo īpaši nodrošina, ka saistībā ar to vienošanos par apvienošanos grupā nedrīkst notikt ne datu kopīga izmantošana, ne apmaiņa ar informāciju, izņemot attiecībā uz šādu informāciju:~~

- a) ~~vidējās īpatnējās CO₂ emisijas;~~
- b) ~~īpatnējo emisiju mērķis;~~
- c) ~~kopējais reģistrēto transportlīdzekļu skaits.~~

6. ~~Šā panta 5. punktu nepiemēro, ja visi grupas ražotāji ir daļa no vienas un tās pašas saistītu ražotāju grupas.~~

7. ~~Ja nav 3. punktā minētā paziņojuma, ražotāju grupu, par ko Komisijai ir iesniegta informācija attiecībā uz 4. pantā minēto saistību izpildi, uzskata par vienu ražotāju. Ar uzraudzību un ziņojumu iesniegšanu saistītā informācija par ikvienu ražotāju, kā arī ikvienu ražotāju grupu tiek reģistrēta, nodota un ir pieejama 8. panta 4. punktā minētajā centrālajā reģistrā.~~

87. pants

Vidējo emisiju monitorings un ziņošana par tām

1. Saskaņā ar II ☒ un III ☒ pielikuma A daļā un par kalendāro gadu, kas sākas 2010. gada 1. janvārī, un katru ~~nākam~~ kalendāro gadu dalībvalsts ~~fixē~~ ☒ reģistrē ☒ informāciju par katru jaunu vieglo ☒ pasažieru ☒ automobili ☒ un katru jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekli ☒, kas reģistrēts tās teritorijā. Šo informāciju ~~nodar~~ pieejam ~~ražotājiem~~ un viņu izraudzītajiem importētājiem vai pārstāvjiem katrā dalībvalstī. Dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka par reģistrāciju atbildīgo iestāžu darbība ir pārredzama. Katra dalībvalsts nodrošina, ka īpatnējās CO₂ emisijas vieglajiem ☒ pasažieru ☒ automobiļiem, kuriem nav tipa apstiprinājuma saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, tiek mērītas un reģistrētas atbilstības sertifikātā.

2. ~~Sākot no 2011. gada, k~~Katru gadu līdz 28. februārim dalībvalsts nosaka un nosūta Komisijai II ~~☒~~ un III ~~☒~~ pielikuma ~~BA~~ daļās minēto informāciju par iepriekšējo kalendāro gadu. Datus nosūta II pielikuma ~~CB~~ daļā ~~☒~~ un III pielikuma C daļā ~~☒~~ noteiktajā formātā.
3. Pēc Komisijas pieprasījuma dalībvalsts nosūta arī visus atbilstīgi 1. punktam savāktos datus.
4. Komisija izveido centralizētu reģistru, kurā fiksē dalībvalstu paziņotos datus, uz ko attiecas šis pants, un ~~sākot no 2011. gada~~ katru gadu līdz 30. jūnijam katram ražotājam provizoriski aprēķina:
- a) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;
 - b) īpatnējo emisiju mērķrādītāju~~u~~ iepriekšējā kalendārajā gadā; ~~un~~
 - c) starpību starp ražotāja vidējām īpatnējām CO₂ emisijām iepriekšējā kalendārajā gadā un tā īpatnējo emisiju mērķrādītāju~~u~~ minētajā gadā.
- Komisija katram ražotājam paziņo provizorisko aprēķinu par attiecīgo ražotāju. Paziņojums ietver datus par katrā dalībvalstī~~u~~ par ~~☒~~ reģistrēto ~~☒~~ jauno reģistrēto vieglo ~~☒~~ pasažieru ~~☒~~ automobiļu ~~☒~~ un jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu ~~☒~~ skaitu un to īpatnējām CO₂ emisijām.
- Reģistrs ir publiski pieejams.
5. Ražotājs trīs mēnešu laikā~~es~~ pēc 4. punktā minētā provizoriskā aprēķina saņemšanas ~~☒~~ drīkst ~~☒~~ ~~var~~ paziņot Komisijai par kļūdām datus, norādot dalībvalsti, kurā, pēc ražotāja domām, radusies kļūda.
- Komisija izskata visus ražotāju ziņojumus un līdz 31. oktobrim vai nu apstiprina, vai groza provizoriskos aprēķinus, kas minēti 4. punktā.
- ~~6. Ja pēc tam, kad izdarīts 5. pantā minētais aprēķins par 2010. vai 2011. gadu, Komisijai šķiet, ka ražotāja vidējās CO₂ īpatnējās emisijas minētajā gadā pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķi minētajam gadam, Komisija to paziņo ražotājam.~~

↓ 443/2009 (pielāgots)

- ~~76.~~ Dalībvalstis izraugās kompetentu iestādi monitoringa datu vākšanai un paziņošanai saskaņā ar šo regulu un ~~ne vēlāk kā līdz 2009. gada 8. decembrim~~ informē par to Komisiju. ~~Komisija pēc tam par to informē Eiropas Parlamentu un Padomi.~~

↓ 510/2011 (pielāgots)

- ~~8. Katrā dalībvalstī kompetentā iestāde monitoringa datu vākšanai un paziņošanai saskaņā ar šo regulu ir tā iestāde, kas izraudzīta saskaņā ar 8. panta 7. punktu Regulā (EK) Nr. 443/2009.~~

↓ jauns

Kompetentās iestādes nodrošina Komisijai nosūtīto datu pareizību un pilnīgumu un iecel kontaktpersonu, kas ir pieejama, lai ātri atbildētu uz Komisijas pieprasījumiem saistībā ar kļūdām un izlaidumiem nosūtītajās datu kopās.

↓ 443/2009 (pielāgots)

~~8. Dalībvalstis par katru kalendāro gadu, kuram piemērojams 6. pants, sniedz Komisijai informāciju par uzpildes staciju daļu un ilgspējības kritērijiem attiecībā uz E85 degvielu, kā minēts attiecīgajā pantā.~~

↓ 333/2014 1. panta 6. punkts
(pielāgots)

97. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par ~~šajā pantā~~ ☒ 1. līdz 7. punktā ☒ noteiktajām datu monitoringa un paziņošanas procedūrām un par II pielikuma piemērošanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta ~~1415.~~ 15. panta 2. punktā.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar ~~1416.~~ 16. pantu, lai grozītu datu prasības un datu parametrus, kas izklāstīti II ☒ un III ☒ pielikumā.

↓ jauns

8. Tipa apstiprinātājas iestādes bez kavēšanās ziņo Komisijai par novirzēm, kas salīdzinājumā ar atbilstības sertifikātos norādītajām vērtībām atklātas ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO₂ emisijās, veicot verifikācijas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 [11.a pantā] minēto procedūru.

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

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

↓ 510/2011 (pielāgots)

~~8. pants~~

~~Vidējo emisiju monitorings un ziņošana par tām~~

~~1. Saskaņā ar II pielikuma A daļu par kalendāro gadu, kas sākas 2012. gada 1. janvārī, un katru nākamo kalendāro gadu katra dalībvalsts fiksē informāciju par katru jaunu vieglo kravas automobili, kas reģistrēts tās teritorijā. Šo informāciju dara pieejamu ražotājiem un viņu izraudzītajiem importētājiem vai pārstāvjiem katrā dalībvalstī. Dalībvalstis veic visus~~

~~nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka par reģistrāciju atbildīgo iestāžu darbība ir pārredzama.~~

~~2. Sākot no 2013. gada, katru gadu līdz 28. februārim dalībvalsts nosaka un nosūta Komisijai II pielikuma B daļā minēto informāciju par iepriekšējo kalendāra gadu. Datus nosūta II pielikuma C daļā noteiktajā formātā.~~

~~3. Pēc Komisijas pieprasījuma dalībvalsts nosūta arī visus datus, kas savākti, ievērojot 1. punktu.~~

~~4. Komisija uztur centralizētu reģistru, kurā apkopo tos datus, ko dalībvalstis paziņojušas atbilstīgi šim pantam, un šis reģistrs ir publiski pieejams. Līdz 2013. gada 30. jūnijam un katru nākamo gadu Komisija katram ražotājam provizoriski aprēķina:~~

~~a) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas iepriekšējā kalendāra gadā;~~

~~b) īpatnējo emisiju mērķi iepriekšējā kalendāra gadā;~~

~~c) starpību starp ražotāja vidējām īpatnējām CO₂ emisijām iepriekšējā kalendāra gadā un tā īpatnējo emisiju mērķi attiecīgajā gadā.~~

~~Komisija katram ražotājam paziņo provizorisko aprēķinu par attiecīgo ražotāju. Paziņojums ietver datus par katrā dalībvalstī reģistrēto jauno vieglo kravas automobiļu skaitu un to īpatnējām CO₂ emisijām.~~

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

~~6. Komisija izskata visus ražotāju ziņojumus un līdz 31. oktobrim vai nu apstiprina, vai arī groza provizoriskos aprēķinus, kas minēti 4. punktā.~~

~~7. Attiecībā uz 2012. un 2013. kalendāra gadu un pamatojoties uz aprēķiniem, kas veikti saskaņā ar 5. punktu, Komisija informē ražotāju, ja tai šķiet, ka ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķi.~~

~~8. Katrā dalībvalstī kompetentā iestāde monitoringa datu vākšanai un paziņošanai saskaņā ar šo regulu ir tā iestāde, kas izraudzīta saskaņā ar 8. panta 7. punktu Regulā (EK) Nr. 443/2009.~~

~~9. Komisija pieņem sīki izstrādātus noteikumus par monitoringu un datu paziņošanu saskaņā ar šo pantu un par II pielikuma piemērošanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.~~

~~Lai ņemtu vērā pieredzi, kas gūta, piemērojot šo regulu, Komisija, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu un ievērojot 16. un 17. pantā paredzētos nosacījumus, var grozīt II pielikumu.~~

~~109.~~ Turklāt dalībvalstis apkopo un paziņo datus saskaņā ar šo pantu par to M₂ un N₂ kategorijas transportlīdzekļu reģistrāciju, kuri noteikti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā un kuru standartmasa nepārsniedz 2610 kg, un par transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu.

98. pants

Maksa par pārsniegtajām emisijām

1. Attiecībā uz ~~laikposmu no 2014. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim un~~ katru ~~nākam~~ kalendār~~o~~ gadu Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām attiecīgi ražotājam vai grupas vadītājam, ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķrādītāju.
2. Maksu par pārsniegtajām emisijām, kas minēta 1. punktā, aprēķina pēc šād~~ām~~ formulas~~ām~~:

~~a) no 2014. gada līdz 2018. gadam:~~

~~i) ja emisijas pārsniegtas vairāk nekā par 3 g CO₂/km:~~

~~((pārsniegtās emisijas - 3 g CO₂/km) × EUR 95 + EUR 45) × jauno vieglo kravas automobiļu skaits;~~

~~ii) ja emisijas pārsniegtas par vairāk nekā 2 g CO₂/km, bet ne vairāk kā par 3 g CO₂/km:~~

~~((pārsniegtās emisijas - 2 g CO₂/km) × EUR 25 + EUR 20) × jauno vieglo kravas automobiļu skaits;~~

~~iii) ja emisijas pārsniegtas par vairāk nekā 1 g CO₂/km, bet ne vairāk kā par 2 g CO₂/km:~~

~~((pārsniegtās emisijas - 1 g CO₂/km) × EUR 15 + EUR 5) × jauno vieglo kravas automobiļu skaits;~~

~~iv) ja emisijas pārsniegtas mazāk nekā par 1 g CO₂/km:~~

~~(pārsniegtās emisijas × EUR 5) × jauno vieglo kravas automobiļu skaits;~~

~~b) no 2019. gada:~~

~~(pārsniegtās emisijas × EUR 95) × jauno vieglo kravas automobiļu~~
☒ jaunreģistrēto transportlīdzekļu ☒ skaits.

Šajā pantā piemēro šādas definīcijas:

- “pārsniegtās emisijas” ir gramos uz kilometru (pozitīvs skaitlis) izteikta un līdz trim zīmēm aiz komata noapaļota CO₂ vērtība, par kuru ražotājs pārsniedzis īpatnējo emisiju mērķrādītāju kalendārā gadā vai tā daļā, uz kuru attiecas 4. pantā noteiktās saistības, ņemot vērā CO₂ emisiju samazinājumu saistībā ar inovatīvu tehnoloģiju izmantošanu, kas apstiprinātas atbilstīgi ~~1211.~~ 11. pantam, un
- “jaun☒ reģistrētu transportlīdzekļu ☒u vieglo kravas automobiļu skaits” ir ražotāja izgatavotu un minētajā laikposmā reģistrētu ☒ jaunu vieglo pasažieru automobiļu vai ☒ jaunu vieglo ☒ komerciālo transportlīdzekļu ☒ kravas automobiļu skaits, ⇒ tos skaitot atsevišķi, ⇐ atbilstīgi pakāpeniskas ieviešanas kritērijam, kas noteikts 4. panta 3. punktā.

~~3. Komisija pieņem sīki izstrādātus pasākumus šā panta 1. punktā minētās maksas par emisiju pārsniegšanu iekasēšanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.~~

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

↓ 443/2009 (pielāgots)

~~9. pants~~

~~Maksa par pārsniegtajām emisijām~~

~~1. Sākot ar 2012. gadu, katru kalendāro gadu Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām ražotājam vai grupas gadījumā grupas vadītājam, ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķi attiecīgajā gadā.~~

~~2. Maksu par pārsniegtajām emisijām, kas minēta 1. punktā, aprēķina pēc šādas formulas:~~

~~a) no 2012. līdz 2018. gadam:~~

~~i) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par vairāk nekā 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{pārsniegtās emisijas} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{jauno vieglo automobiļu skaits};$$~~

~~ii) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par vairāk nekā 2 g CO₂/km, bet nepārsniedz 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{pārsniegtās emisijas} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{jauno vieglo automobiļu skaits};$$~~

~~iii) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par vairāk nekā 1 g CO₂/km, bet nepārsniedz 2 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{pārsniegtās emisijas} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{jauno vieglo automobiļu skaits};$$~~

~~iv) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par ne vairāk kā 1 g CO₂/km:~~

~~$$(\text{Pārsniegtās emisijas} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{jauno vieglo automobiļu skaits};$$~~

~~b) no 2019. gada:~~

~~$$(\text{pārsniegtās emisijas} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{jauno vieglo automobiļu skaits}.$$~~

~~Šā panta nolūkā “pārsniegtās emisijas”, kuras nosaka atbilstīgi 4. pantam, ir grami uz kilometru, kas ir pozitīvs skaitlis, par kuru ražotāja vidējās īpatnējās emisijas, ņemot vērā CO₂ emisiju samazinājumu saistībā ar apstiprinātām inovatīvām tehnoloģijām, pārsniedza tā īpatnējo emisiju mērķi kalendārajā gadā un kurš noapaļots līdz tuvākajām trim zīmēm aiz komata, un “jaunu vieglo automobiļu skaits” ir jaunu vieglo automobiļu skaits, kam tas ir ražotājs un kas minētajā gadā ir reģistrēti saskaņā ar 4. pantā noteiktajiem spēkā esošiem kritērijiem.~~

↓ 333/2014 1. panta 7. punkts

3. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka paņēmienus, kā iekasēt 1. punktā minēto maksu par pārsniegtajām emisijām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta ~~441~~5. panta 2. punktā.

↓ 443/2009 (pielāgots)

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

~~10. pants~~

Informācijas publicēšana par ražotājiem

- ~~1. Sākot no 2011. gada, Komisija katru gadu līdz 31. oktobrim publicē sarakstu, kurā par katru ražotāju norāda:~~

- ~~a) īpatnējo emisiju mērķi iepriekšējā kalendārajā gadā;~~
- ~~b) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;~~
- ~~c) iepriekšējā kalendārā gada vidējo īpatnējo CO₂ emisiju un attiecīgā gada īpatnējo emisiju mērķa starpību;~~
- ~~d) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas visiem jaunajiem vieglajiem automobiļiem Kopienā iepriekšējā kalendārajā gadā; un~~
- ~~e) visu jaunu vieglo automobiļu vidējā masa Kopienā iepriekšējā kalendārajā gadā.~~

- ~~2. No 2013. gada 31. oktobra sarakstā, ko publicē saskaņā ar 1. punktu, norāda arī to, vai ražotājs izpildījis 4. panta prasības iepriekšējam kalendārajam gadam.~~

↓ 510/2011 (pielāgots)

⇒ jauns

~~109. pants~~

Ražotāju darbības rezultātu publicēšana

1. Līdz ~~2013. gada 31. oktobrim un pēc tam līdz~~ katra ~~nākamā~~ gada 31. oktobrim Komisija ☒, izmantojot īstenošanas aktus, ☒ publicē sarakstu, kurā ~~par katru ražotāju~~ norāda:

- a) ~~katru~~ ☒ katra ražotāja ☒ īpatnējo emisiju mērķrādītāju~~u~~ iepriekšējā kalendārajā gadā;
- b) ~~katru~~ ☒ katra ražotāja ☒ vidējās īpatnējās CO₂ emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;
- c) atšķirību starp ☒ ražotāja ☒ iepriekšējā kalendārā~~a~~ gada vidējām īpatnējām CO₂ emisijām un attiecīgā gada īpatnējo emisiju mērķrādītāju~~u~~;

d) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas visiem ☒ jaunamiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un ☒ jaunamiem vieglajiem ☒ komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒ ~~kravas automobiļiem~~, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā;

e) vidējo masu ☒ nokomplektētā stāvoklī ☒ visiem ☒ jaunamiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un ☒ jaunamiem vieglajiem ☒ komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒ ~~kravas automobiļiem~~, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā ☒ līdz 2020. gada 31. decembrim ☒.

↓ jauns

f) vidējo testa masu visiem jaunamiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jaunamiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā.

↓ 510/2011 (pielāgots)

2. ~~No 2015. gada 31. oktobra s~~arakstā, ko publicē saskaņā ar 1. punktu, norāda arī to, vai ražotājs izpildījis 4. panta prasības iepriekšējam kalendārajam gadam.

↓ jauns

3. Pirmajā punktā minētajā sarakstā, kas jāpublicē līdz 2022. gada 31. oktobrim, norāda:

a) 1. panta 4. un 5. punktā minētos ES autoparka mērķrādītājus 2025. un 2030. gadam, ko Komisija aprēķinājusi saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 6.1.1. un 6.1.2. punktu;

b) a₂₀₂₁, a₂₀₂₅ un a₂₀₃₀ vērtības, ko Komisija aprēķinājusi saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 6.2. punktu.

↓ 510/2011 (pielāgots)

⇒ jauns

~~10.~~ pants

Atkāpes dažiem ~~transportlīdzekļu~~ ražotājiem

1. Pieteikumu par atkāpes piemērošanu īpatnējo emisiju mērķrādītājam, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikumu, ~~var~~ ☒ drīkst ☒ iesniegt ražotājs, kura izgatavoto ☒ jaunu vieglo pasažieru automobiļu skaits vai ☒ ☒ jaunu ☒ vieglo ~~kravas automobiļu~~ ☒ komerciālo transportlīdzekļu ☒ skaits, kas katru kalendār~~o~~ gadu tiek reģistrēts Savienībā, nepārsniedz ☒ attiecīgi 10 000 vai ☒ 22 000, un kurš:

a) neietilpst saistītu ražotāju grupā; vai

- b) ~~neietilpst~~ saistītu ražotāju grupā, kas kopā ir atbildīga par mazāk nekā ☒ 10 000 Savienībā reģistrētiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem vai ☒ 22 000 Savienībā reģistrētiem jauniem vieglajiem ~~kravas automobiļiem~~ ☒ komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒ vienā kalendārajā gadā; vai
- c) ir daļa no saistītu ražotāju grupas, bet kuram ir savas ražošanas iekārtas un projektēšanas centrs.
2. Atkāpi, ko piemēro saskaņā ar 1. punktu, ~~var~~ ☒ drīkst ☒ piešķirt maksimāli uz pieciem kalendārajiem gadiem ☒ , un tā ir atjaunojama ☒ . Pieteikumu iesniedz Komisijai, un tajā norāda:
- ražotāja nosaukumu un kontaktpersonu;
 - pierādījumus, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi;
 - informāciju par ☒ vieglajiem pasažieru automobiļiem vai ☒ vieglajiem ~~kravas automobiļiem~~ ☒ komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒ , ko tas ražo, tostarp par šo ☒ vieglo pasažieru automobiļu vai ☒ vieglo ~~kravas automobiļu~~ ☒ komerciālo transportlīdzekļu ☒ ☒ testa ☒ masu un īpatnējām CO₂ emisijām; un
 - īpatnējo emisiju mērķrādītāju, kas atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO₂ emisijas, un ņemot vērā tirgus īpatnības šāda tipa ☒ vieglajiem pasažieru automobiļiem vai ☒ vieglajiem ~~kravas automobiļiem~~ ☒ komerciālajiem transportlīdzekļiem ☒.
3. Komisija piešķir ražotājam atkāpi, ja tā uzskata, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi, un atzīst, ka ražotāja ierosinātais īpatnējo emisiju mērķrādītājs atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO₂ emisijas, kā arī ņemot vērā ražotā vieglā ~~kravas automobiļa~~ ☒ komerciālā transportlīdzekļa ☒ tipa tirgus īpatnības. ☒ Pieteikumu iesniedz vēlākais līdz tā gada 31. oktobrim, kurš ir pirmais gads, kurā atkāpi piemēro. ☒
- ~~4. Ražotājs, uz kuru saskaņā ar šo pantu attiecas atkāpe, nekavējoties informē Komisiju par visām izmaiņām, kas ietekmē vai var ietekmēt viņa tiesības uz atkāpi.~~
- ~~5. Ja Komisija, pamatojoties uz 4. punktā minēto informāciju vai kāda cita iemesla dēļ, uzskata, ka ražotājam vairs nav tiesību uz atkāpi, tā no nākamā kalendāra gada 1. janvāra atceļ atkāpi un paziņo par to ražotājam.~~
- ~~6. Ja ražotājs nesasniedz savu īpatnējo emisiju samazināšanas mērķi, Komisija ražotājam nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām saskaņā ar 9. pantu.~~
- ~~7. Komisija, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu un ievērojot 16. un 17. pantā paredzētos nosacījumus, pieņem noteikumus, ar kuriem papildina šā panta 1. līdz 6. punktu, inter alia arī noteikumus par to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpes, par pieteikumu saturu un par īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas programmu saturu un novērtēšanu.~~
- ~~8. Pieteikumus par atkāpes piemērošanu, tostarp ar tiem saistīto papildinformāciju, 4. pantā minētos paziņojumus, informāciju par 5. pantā minēto atkāpi atcelšanu un 6. pantā minētajām maksām par pārsniegtajām emisijām, kā arī aktus, kas pieņemti, ievērojot 7. pantu, dara publiski pieejamus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1049/2001 (2001. gada 30. maijs) par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem⁴⁴.~~

⁴⁴ OVL 145, 31.5.2001., 43.lpp.

~~II. pants~~

~~Atkāpe atsevišķiem ražotājiem~~

~~1. Pieteikumu atkāpei no īpatnējo emisiju mērķa, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikumu, var iesniegt ražotājs, kurš atbildīgs par mazāk nekā 10 000 jauniem vieglajiem automobiļiem, ko katru kalendāro gadu reģistrē Kopienā, un:~~

- ~~a) kurš nav daļa no saistītu ražotāju grupas; vai~~
- ~~b) kurš ir daļa no saistīto ražotāju grupas, kas kopumā ir atbildīga par mazāk nekā 10 000 Kopienā kalendārajā gadā reģistrētiem jauniem vieglajiem automobiļiem; vai~~
- ~~c) kurš ir daļa no saistītu ražotāju grupas, bet tam ir savas ražošanas iekārtas un projektēšanas centrs.~~

~~2. Atkāpi, kas minēta 1. punktā, var piešķirt uz laikposmu, kas nepārsniedz piecus kalendāros gadus. Pieteikumu iesniedz Komisijai un tajā norāda:~~

- ~~a) ražotāja nosaukumu un kontaktpersonu;~~
- ~~b) pierādījumus, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi;~~
- ~~c) informāciju par vieglajiem automobiļiem, ko tas ražo, arī par šo vieglo automobiļu masu un īpatnējām CO₂ emisijām; un~~
- ~~d) īpatnējo emisiju mērķi, kas atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp tā ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO₂ emisijas, un ņemot vērā ražotā automobiļa tipa tirgus īpašības.~~

~~3. Komisija piešķir ražotājam īpašo atkāpi, ja uzskata, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi, un atzīst, ka ražotāja ierosinātais īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas mērķis atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp tā ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO₂ emisijas, un ņemot vērā ražotā automobiļa tipa tirgus īpašības.~~

4. Pieteikumu par atkāpes piemērošanu no īpatnējo emisiju mērķrādītāja, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikuma ~~4.~~ ⇒ A daļas 1. līdz 4. punktu ⇐, ~~var~~ ☒ drīkst ☒ iesniegt ražotājs, kurš kopā ar visiem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par 10 000 līdz 300 000 jauniem vieglajiem ☒ pasažieru ☒ automobiļiem, kas kalendārajā gadā reģistrēti ~~Kopienā~~ ☒ Savienībā ☒.

Šādu pieteikumu ražotājs ~~var~~ ☒ drīkst ☒ iesniegt attiecībā uz sevi vai attiecībā uz sevi un jebkuru no tā saistītajiem uzņēmumiem. Pieteikumu iesniedz Komisijai, un tajā norāda:

- a) visu informāciju, kas minēta 2. punkta a) un c) apakšpunktā, attiecīgos gadījumos iekļaujot arī informāciju par jebkuriem saistītiem uzņēmumiem;

↓ 333/2014 1. panta 8. punkta
b) apakšpunkts (pielāgots)

~~b) mērķi, kurš ir 25 % samazinājums no vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā, ja pieteikums ir saistīts ar I pielikuma 1. punkta a) un b) apakšpunktu, vai – ja attiecībā uz vairākiem saistītiem uzņēmumiem tiek iesniegts viens pieteikums – 25 % vidējais samazinājums no minēto uzņēmumu vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā.~~

↓ 333/2014 1. panta 8. punkta
c) apakšpunkts

~~eb) mērķrādītāji, kas ir 45 % samazinājums no vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā, ja pieteikums ir saistīts ar I pielikuma 1. punkta e) apakšpunktu, vai – ja attiecībā uz vairākiem saistītiem uzņēmumiem tiek iesniegts viens pieteikums – 45 % vidējais samazinājums no minēto uzņēmumu vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā.~~

↓ 443/2009 (pielāgots)

Ja nav informācijas par ražotāja vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā, Komisija nosaka līdzvērtīgu samazināšanas mērķrādītāji, kas pamatots ar labākām pieejamām CO₂ emisiju samazināšanas tehnoloģijām, kuras izmanto pielīdzināmas masas vieglajos ☒ pasažieru ☒ automobiļos un ņemot vērā attiecīgā ☒ ražotā ☒ ☒ vieglā ☒ automobiļa tipa tirgus īpašības. Šo mērķrādītāji pieteikuma iesniedzējs izmanto b) apakšpunkta vajadzībām.

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

5. Ražotājs, kam saskaņā ar šo pantu ir tiesības uz atkāpi, nekavējoties paziņo Komisijai visas izmaiņas, kas ietekmē vai var ietekmēt viņa tiesības uz atkāpi.
 6. Ja Komisija pēc 5. punktā minētā paziņojuma saņemšanas vai kāda cita iemesla dēļ uzskata, ka ražotājam vairs nav tiesību izmantot atkāpi, tā no nākamā kalendārā gada 1. janvāra atceļ atkāpi un paziņo par to ražotājam.
 7. Ja ražotājs nerasniedz savu īpatnējo ~~CO₂~~ emisiju ~~samazināšanas~~ mērķrādītāji, Komisija ražotājam nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām saskaņā ar ~~98.~~ pantu.
-

↓ 333/2014 1. panta 8. punkta
d) apakšpunkts

8. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar ~~14.~~ 16. pantu, ar kuriem paredz noteikumus, lai papildinātu šā panta 1. līdz 7. punktu attiecībā uz to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpes, attiecībā uz pieteikumu saturu un īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas programmu saturu un izvērtēšanu.

↓ 443/2009

9. Pieteikumus par atkāpes piemērošanu, tostarp ar tiem saistīto papildinformāciju, 5. pantā minētos paziņojumus, informāciju par 6. pantā minēto atkāpju atcelšanu un 7. pantā minētajām maksām par pārsniegtajām emisijām, kā arī pasākumus, kas pieņemti atbilstoši 8. pantam, dara publiski pieejamus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1049/2001 ~~(2001. gada 30. maijs) par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem~~⁴⁵.

~~1211.~~ pants

Ekoinovācijas

↓ 333/2014 1. panta 9. punkta
a) apakšpunkts (pielāgots)
⇒ jauns

1. Saņemot pieteikumu no piegādātāja vai ražotāja, ņem vērā CO₂ emisiju ~~ieaiztaupījumu~~, ko panāk, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas vai inovatīvu tehnoloģiju kombināciju (“inovatīvu tehnoloģiju kopums”).

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

Šo tehnoloģiju kopējais ieguldījums ražotāja ⇒ vidējo ⇐ īpatnējo emisiju ~~mērķa~~ samazināšanā ~~var drīkst~~ būt līdz 7 g CO₂/km.

↓ jauns

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

↓ 443/2009 (pielāgots)
→ 333/2014 1. panta 9. punkta
b) apakšpunkts
⇒ jauns

2. ➔ Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par procedūru, saskaņā ar kuru tiek veikta 1. punktā minēto inovatīvo tehnoloģiju vai inovatīvo tehnoloģiju kopumu apstiprināšana. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta šīs regulas ~~1415.~~ panta 2. punktā. ⬅ Šo sīki izstrādāto noteikumu pamatā ir šādi kritēriji attiecībā uz inovatīvajām tehnoloģijām:

⁴⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 30. maija Regula (EK) Nr. 1049/2001 par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem (OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.).

- a) piegādātajam vai ražotajam jābūt atbildīgam par to, ka, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas, tiek panākts CO₂ ~~ieaiz~~taupījums;
- b) inovatīvajām tehnoloģijām jāsniedz pārbaudīts ieguldījums CO₂ samazināšanā;
- c) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst būt piemēroti standarta pārbaudes cikla CO₂ mērījumi;
- d) ~~vai~~ ☒ inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst piemērot ☒ obligātus ~~noteikumus~~ saistībā ar papildu pasākumiem, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO₂/km, kas minēts 1. pantā, un tās nedrīkst būt vai kas ir obligātas saskaņā ar citiem ~~Kopienas~~ ☒ Savienības ☒ tiesību ~~noteikumiem~~ ☒ aktiem ☒. ⇨ Sākot ar 2025. gada 1. janvāri, šis kritērijs neattiecas uz gaisa kondicionēšanas sistēmu efektivitātes uzlabojumiem. ⇐

↓ 333/2014 1. panta 9. punkta
c) apakšpunkts

3. Piegādātājs vai ražotājs, kurš lūdz pasākumu apstiprināt kā inovatīvu tehnoloģiju vai inovatīvu tehnoloģiju kopumu, iesniedz Komisijai ziņojumu, tostarp ~~pārbaudes~~ verifikācijas ziņojumu, kuru sagatavojusi neatkarīga un sertificēta iestāde. Ja ir iespējama mijiedarbība ar kādu citu – jau apstiprinātu – inovatīvu tehnoloģiju vai inovatīvu tehnoloģiju kopumu, ziņojumā min šo mijiedarbību, un ~~pārbaudes~~ verifikācijas ziņojumā izvērtē, cik lielā mērā šī mijiedarbība maina samazinājumu, kas tiek panākts ar katru pasākumu.

↓ 443/2009

4. Komisija apliecina panākto samazinājumu, pamatojoties uz 2. punktā noteiktajiem kritērijiem.

↓ 510/2011 (pielāgots)

~~12. pants~~ **Ekoinovācijas**

↓ 253/2014 1. panta 4. punkta
a) apakšpunkts (pielāgots)

- ~~1. Saņemot iesniegumu no piegādātāja vai ražotāja, nem vērā CO₂ emisiju ietaupījumu, ko panāk, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas vai inovatīvu tehnoloģiju kombināciju (“inovatīvu tehnoloģiju kopums”).~~

~~Šo tehnoloģiju kopējais ieguldījums ražotāja īpatnējo emisiju mērķa samazināšanā var būt līdz 7 g CO₂/km.~~

↓ 253/2014 1. panta 4. punkta
b) apakšpunkts (pielāgots)

~~2. Komisija ar īstenošanas aktiem līdz 2012. gada 31. decembrim pieņem sīki izstrādātus noteikumus par 1. punktā minēto inovatīvo tehnoloģiju vai inovatīvo tehnoloģiju kopumu apstiprināšanas kārtību. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta šīs regulas 14. panta 2. punktā. Minētie sīki izstrādātie noteikumi ir saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 443/2009 12. panta 2. punktā paredzētajiem noteikumiem, un to pamatā ir šādi kritēriji attiecībā uz inovatīvajām tehnoloģijām:~~

↓ 510/2011 (pielāgots)

- ~~a) piegādātājam vai ražotājam jābūt atbildīgam par to, ka, izmantojot šīs inovatīvās tehnoloģijas, tiek panākts CO₂ ietaupījums;~~
- ~~b) inovatīvajām tehnoloģijām jāsniedz pārbaudīts ieguldījums CO₂ samazināšanā;~~
- ~~c) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst piemērot standarta pārbaudes cikla CO₂ mērījumus vai obligātos noteikumus saistībā ar papildu pasākumiem, kuri atbilst 10 g CO₂/km samazinājumam, kas minēts Regulas (EK) Nr. 443/2009 1. pantā, kā arī tās nedrīkst būt obligātas saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem;~~

~~3. Piegādātājs vai ražotājs, kurš iesniedz pieteikumu apstiprināt pasākumu kā inovatīvu tehnoloģiju, iesniedz Komisijai ziņojumu, tostarp pārbaudes ziņojumu, kuru sagatavojusi neatkarīga sertificēta iestāde. Ja ir iespējama mijiedarbība starp šo pasākumu un citu inovatīvu tehnoloģiju, kas jau ir apstiprināta, ziņojumā min šo mijiedarbību, un pārbaudes ziņojumā izvērtē, cik lielā mērā šī mijiedarbība maina ar katru pasākumu sasniegto samazinājumu.~~

~~4. Komisija apliecina panākto samazinājumu, pamatojoties uz 2. punktā noteiktajiem kritērijiem.~~

↓ jauns

12. pants

CO₂ emisijas un enerģijas patēriņš reālos apstākļos

1. Komisija uzrauga un novērtē, cik reprezentatīvas reālos apstākļos ir CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151. Komisija nodrošina, ka sabiedrība tiek informēta par reprezentativitātes izmaiņām laika gaitā.
2. Šajā nolūkā Komisija nodrošina, ka attiecīgi no ražotājiem vai valstu iestādēm ir pieejami pamatoti, nepersonizēti dati par vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu faktiskajām CO₂ emisijām.
3. Šajā pantā minētos pasākumus Komisija drīkst pieņemt saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

↓ 443/2009 (pielāgots)

13. pants

~~Pārskatīšana un ziņojums~~ ☒ ~~M₀ un TM₀ koriģēšana~~ ☒

~~1. Komisija 2010. gadā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā sniedz pārskatu par sasniegto, lai īstenotu Kopienas integrēto pieeju CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem.~~

↓ jauns

1. I pielikuma A un B daļā minētos M₀ un TM₀ skaitļus koriģē šādi:

↓ 443/2009 (pielāgots)

⇒ jauns

~~2. Līdz 2014~~☒ 2020 ☒. gada 31. oktobrim ~~un turpmāk reizi trijos gados pieņem pasākumus, ar kuriem izdara grozījumus I pielikumā, lai pielāgotu tajā minēto~~ M₀ skaitli ☒ I pielikuma A daļas 1. līdz 5. punktā koriģē ☒, pielīdzinot to jaunu vieglo ☒ pasažieru ☒ automobiļu vidējai masai☒ ⇒ nokomplektētā stāvoklī ☒ iepriekšējos trijos kalendārajos gados ☒, proti, 2017., 2018. un 2019. gadā. Šī jaunā M₀ vērtība ir spēkā no 2022. gada 1. janvāra līdz 2024. gada 31. decembrim; ☒

↓ jauns

b) līdz 2022. gada 31. oktobrim M₀ I pielikuma B daļas 1. līdz 5. punktā koriģē, pielīdzinot to jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējai masai nokomplektētā stāvoklī iepriekšējos trijos kalendārajos gados, proti, 2019., 2020. un 2021. gadā. Šī jaunā M₀ vērtība stājas spēkā 2024. gadā;

c) līdz 2022. gada 31. oktobrim indikatīvo TM₀ 2025. gadam nosaka kā attiecīgi jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējo testa masu 2021. gadā;

d) līdz 2024. gada 31. oktobrim un pēc tam reizi divos gados TM₀ skaitļus I pielikuma A un B daļā koriģē, pielīdzinot tos attiecīgi jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējai testa masai iepriekšējos divos kalendārajos gados, sākot ar 2022. un 2023. gadu. Jauno attiecīgo TM₀ piemēro no tā kalendārā gada 1. janvāra, kas seko koriģēšanas datumam.

↓ 443/2009

~~Šie pasākumi pirmoreiz stājas spēkā 2016. gada 1. janvārī un turpmāk reizi trīs gados.~~

↓ 333/2014 1. panta 10. punkta a)
apakšpunkts (pielāgots)

2. Komisija ar deleģētiem aktiem pieņem ☒ 1. punktā ☒ minētos pasākumus saskaņā ar 16. ~~14.~~ pantu.

↓ 510/2011

~~1314.~~ pants

Pārskatīšana un ziņojums

↓ jauns

1. Komisija 2024. gadā Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par šīs regulas efektivitāti, attiecīgā gadījumā pievienojot priekšlikumu regulu grozīt. Šajā ziņojumā cita starpā tiks aplūkota saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151 noteikto CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtību reprezentativitāte reālos apstākļos, Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstība un uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešana, par ko ziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES⁴⁶.

↓ 253/2014 1. panta 5. punkta
a) apakšpunkts (pielāgots)

~~1. Līdz 2015. gada 31. decembrim Komisija pārskata īpatnējo emisiju mērķus un te noteikto kārtību, kā arī citus šajā regulā iekļautos aspektus, lai attiecībā uz jauniem vieglajiem kravas automobiļiem noteiktu CO₂ emisiju mērķus, kuri piemērojami laikposmā pēc 2020. gada. Šajā sakarā, aplēšot vajadzīgo samazinājuma tempu, to saskaņo ar Savienības ilgtermiņa mērķiem klimata jomā un ar ietekmi, ko tas atstāj uz tādu vieglo kravas automobiļu tehnoloģiju izstrādi, kuras ir rentablas un samazina CO₂ emisijas. Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu ar minētās pārskatīšanas rezultātiem. Minētajā ziņojumā iekļauj atbilstīgus priekšlikumus šīs regulas grozījumiem, tostarp, iespējams, paredzot reālu un sasniedzamu mērķi, kas balstās uz visaptverošu ietekmes novērtējumu, kurā tiks apsvērta vieglo kravas automobiļu nozares un no tās atkarīgo nozaru turpmākā konkurētspēja. Izstrādājot šādus priekšlikumus, Komisija nodrošina, ka tie pēc iespējas mazāk ietekmē konkurenci, atbilst sociālās vienlīdzības principiem un ir ilgtspējīgi.~~

↓ 510/2011 (pielāgots)

~~2. Attiecīgā gadījumā Komisija līdz 2014. gadam iesniedz priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei, lai šajā regulā iekļautu tos M₂ un N₂ kategorijas transportlīdzekļus,~~

⁴⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

kuri definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā un kuru standartmasa nepārsniedz 2610 kg, un transportlīdzekļus, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu, lai tādējādi no 2020. gada pildītu ilgtermiņa mērķi.

3. Komisija līdz 2014. gadam pēc ietekmes novērtējuma veikšanas publicē ziņojumu par datiem attiecībā uz balstvirsmu un lietderīgo slodzi un to izmantošanu par lietderības parametriem, lai noteiktu īpatnējo emisiju mērķus, un vajadzības gadījumā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu grozīt I pielikumu saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru.

5. Komisija, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu un ievērojot 16. un 17. pantā paredzētos nosacījumus, līdz 2016. gada 31. oktobrim un turpmāk reizi trijos gados groza I pielikumu, lai pielāgotu tajā minēto M0 vērtību jaunu vieglo kravas automobiļu vidējai masai iepriekšējos trijos kalendāra gados.

Šie pielāgojumi pirmoreiz stājas spēkā 2018. gada 1. janvārī un turpmāk reizi trīs gados.

4. Komisija līdz 2011. gada 31. decembrim nosaka kārtību, ar kuru iegūst vairākos posmos pabeigtu transportlīdzekļu CO₂ emisiju, degvielas ekonomijas un masas reprezentatīvās vērtības, vienlaikus nodrošinot, ka bāzes transportlīdzekļa ražotājam laikus nodrošina piekļuvi vairākos posmos pabeigta transportlīdzekļa masas un īpatnējām CO₂ emisijām.

6. Komisija iekļauj vieglos kravas automobiļus CO₂ emisiju mērījumu procedūru pārskatīšanā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 443/2009 13. panta 3. punktu.

Komisija iekļauj vieglos kravas automobiļus Direktīvas 2007/46/EK pārskatīšanā atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 443/2009 13. panta 4. punktam.

↓ 443/2009 (pielāgots)
⇒ jauns

32. No 2012. gada Komisija ⇒ ņem vērā saskaņā ar 12. pantu veiktos novērtējumus un attiecīgā gadījumā drīkst ⇐ veic ietekmes novērtējumu, lai līdz 2014. gadam, kā tas noteikts Regulas (EK) Nr. 715/2007 14. panta 3. punktā, pārskatītu CO₂ emisiju mērīšanas procedūras, kas noteiktas saskaņā ar minēto regulu ☒ Regulu (EK) Nr. 715/2007 ☒. Komisija jo īpaši sniedz atbilstīgus priekšlikumus, lai pieņemtu ☒ pielāgotu šīs ☒ procedūras ☒ tā ☒, kurās ☒ lai tiktu ☒ adekvāti būtu atspoguļotas ☒ vieglo ☒ automobiļu ☒ un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ☒ reālā situācijā CO₂ emisijas ☒ jomā ☒ reālos braukšanas apstākļos ☒, un lai iekļautu apstiprinātas inovatīvas tehnoloģijas, kā noteikts 12. pantā, kuras varētu atspoguļot pārbaudes ciklā. Komisija nodrošina šo procedūru turpmāku regulāru pārskatīšanu.

↓ 443/2009 (pielāgots)

4. Līdz 2010. gadam Komisija pārskata Direktīvu 2007/46/EK, lai katrs tips/variants/versija atbilstu inovatīvo tehnoloģiju attiecīgajam kopumam.

↓ 333/2014 1. panta 10. punkta
c) apakšpunkts (pielāgots)

~~5. Līdz 2015. gada 31. decembrim Komisija pārskata īpatnējo emisiju mērķus un te noteikto kārtību, kā arī citus šajā regulā iekļautos aspektus, tostarp to, vai vēl aizvien ir nepieciešams izmantot lietderības parametru un kurš no lietderības parametriem masa vai balstvirsmā ir ilgtspējīgāks, lai noteiktu CO₂ emisiju mērķus jauniem vieglajiem automobiļiem laikposmā pēc 2020. gada. Šajā sakarā, aplēšot vajadzīgo samazinājuma tempu, to saskaņo ar Savienības ilgtermiņa mērķiem klimata jomā un ar ietekmi, ko tas atstāj uz tādu automobiļu tehnoloģiju izstrādi, kuras ir rentablas un samazina CO₂ emisijas. Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu ar šīs pārskatīšanas rezultātiem. Ziņojumā iekļauj atbilstīgus priekšlikumus šīs regulas grozījumiem, tostarp, iespējams, nospraužot reālu un sasniedzamu mērķi, kas balstās uz visaptverošu ietekmes novērtējumu, kurā tiks apsvērti automobiļu nozares un no tās atkarīgo nozaru turpmākā konkurētspēja. Izstrādājot šādus priekšlikumus, Komisija nodrošina, ka tie pēc iespējas mazāk ietekmē konkurenci, atbilst sociālās vienlīdzības principiem un ir ilgtspējīgi.~~

↓ 443/2009 (pielāgots)

~~6. Līdz 2014. gadam Komisija pēc ietekmes novērtējuma veikšanas publicē ziņojumu par to datu pieejamību, kas raksturo balstvirsmu un tās izmantošanu, ko uzskata par lietderības parametru, lai noteiktu īpatnējo emisiju mērķus, un vajadzības gadījumā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu, lai grozītu I pielikumu.~~

↓ 333/2014 1. panta 10. punkta
d) apakšpunkts (pielāgots)
⇒ jauns

~~73.~~ Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka korelācijas parametrus, kas nepieciešami, lai atspoguļotu visas izmaiņas reglamentētajā pārbaudes procedūrā ~~īpatnējo~~ CO₂ ~~īpatnējo~~ emisiju mērīšanai, kura minēta Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Regulā (EK) Nr. 692/2008⇒, un, ja piemērojams, Regulā (ES) 2017/1151 ⇐. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta šīs regulas ~~1415.~~ 1415. panta 2. punktā.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar ~~14a16.~~ 16. pantu, lai pielāgotu I pielikumā iekļautās formulas, izmantojot metodoloģiju, kas pieņemta saskaņā ar pirmo daļu, vienlaikus nodrošinot to, ka gan vecajās, gan jaunajās pārbaudes procedūrās ražotājiem un ~~automobiļiem~~ ⊗ transportlīdzekļiem ⊗ ar dažādu lietderību piemērotās samazināšanas prasības ir salīdzināmi stingras.

↓ 253/2014 1. panta 5. punkta
b) apakšpunkts

~~Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka korelācijas parametrus, kas nepieciešami, lai atspoguļotu jebkādas izmaiņas reglamentētajā pārbaudes procedūrā CO₂ īpatnējo emisiju~~

~~mērīšanai, kura minēta Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Komisijas Regulā (EK) Nr. 692/2008⁴⁷. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta šīs regulas 14. panta 2. punktā.~~

~~Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu un ievērojot 16. un 17. pantā paredzētos nosacījumus, lai pielāgotu I pielikumā izklāstītās formulas, izmantojot metodoloģiju, kas pieņemta saskaņā ar pirmo daļu, vienlaikus nodrošinot to, ka gan vecajās, gan jaunajās pārbaudes procedūrās ražotājiem un automobiļiem ar dažādu lietderību piemērotās samazināšanas prasības ir salīdzināmi stingras.~~

↓ 333/2014 1. panta 11. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

~~14. pants~~

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz ~~Klimata pārmaiņu~~ ☒ Enerģētikas savienības ☒ komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 280/2004/EK ☒ [Regulas (ES) [...]] ☒⁴⁸ ⇒⁴⁹ ⇐ [937.] pantu. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011⁵⁰ nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.
3. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

↓ 510/2011 (pielāgots)

~~14. pants~~

Komitejas procedūra

- ~~1. Komisijai palīdz Klimata pārmaiņu komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 280/2004/EK (2004. gada 11. februāris) par monitoringa mehānismu attiecībā uz siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju un par Kioto protokola īstenošanu Kopienā 9. pantu⁴⁷. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.~~

⁴⁷ ~~Komisijas Regula (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.).~~

⁴⁸ ~~Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 280/2004/EK (2004. gada 11. februāris) par monitoringa mehānismu attiecībā uz siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju un par Kioto protokola īstenošanu Kopienā (OV L 49, 19.2.2004., 1. lpp.).~~

⁴⁹ ~~Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) [.../...] par Enerģētikas savienības pārvaldību (OV L ..., ...).~~

⁵⁰ ~~Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).~~

⁵¹ ~~OV L 49, 19.2.2004., 1. lpp.~~

~~2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.~~

↓ 253/2014 1. panta 6. punkts
(pielāgots)

~~2.a Ja 1. punktā minētā komiteja nesniedz atzinumu, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.~~

↓ 333/2014 1. panta 12. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

~~14.a~~ 16. pants

Deleģēšanas īstenošana

~~1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.~~

~~21. Pilnvaras pieņemt 78. panta 79. punkta otrajā daļā, 110. panta 8. punktā, ⇒ 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, ⇨ 13. panta 2. punkta trešajā daļā un 1314. panta 73. punkta otrajā daļā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2014. gada 8. aprīļa ⇒ nenoteiktu laiku, sākot ar [šīs regulas spēkā stāšanās dienu] ⇨. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.~~

~~32. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var ⇨ drīkst ⇨ atsaukt 87. panta 97. punkta otrajā daļā, 110. panta 8. punktā, ⇒ 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, ⇨ 13. panta 2. punkta trešajā daļā un 1314. panta 73. punkta otrajā daļā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.~~

~~43. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.~~

~~54. Saskaņā ar 87. panta 97. punkta otro daļu, 110. panta 8. punktu, ⇒ 11. panta 1. punkta ceturto daļu, ⇨ 13. panta 2. punkta trešo daļu un 1314. panta 73. punkta otro daļu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.~~

- ~~1. Šīs regulas 8. panta 9. punkta otrajā daļā, 11. panta 7. punktā, 13. panta 5. punktā un 13. panta 6. punkta ceturtajā daļā minētās pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem, sākot no 2011. gada 3. jūnija. Komisija sniedz ziņojumu par deleģētajām pilnvarām vēlākais sešus mēnešus pirms minētā piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšanu automātiski pagarina uz tikpat ilgām laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome to neatsauc saskaņā ar 16. pantu.~~
- ~~2. Tiklīdz Komisija ir pieņēmusi deleģēto aktu, tā vienlaikus par to paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.~~
- ~~3. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot 16. un 17. pantā paredzētos nosacījumus.~~

~~16. pants~~

Deleģēšanas atsaukšana

- ~~1. Eiropas Parlaments vai Padome var jebkurā brīdī atsaukt 8. panta 9. punkta otrajā daļā, 11. panta 7. punktā, 13. panta 5. punktā un 13. panta 6. punkta ceturtajā daļā minēto pilnvaru deleģējumu.~~
- ~~2. Iestāde, kura ir uzsākusi iekšējo procedūru, lai pieņemtu lēmumu par pilnvaru deleģēšanas atsaukšanu, cenšas pirms galīgā lēmuma pieņemšanas par to savlaicīgi informēt otru iestādi un Komisiju, norādot, kuras deleģētās pilnvaras varētu tikt atsauktas, un minot iespējamās atsaukšanas iemeslus.~~
- ~~3. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigta minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšana. Lēmums stājas spēkā nekavējoties vai vēlākā datumā, kas tajā norādīts. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus. Lēmumu publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.~~

~~17. pants~~

Iebildumi pret deleģētajiem aktiem

- ~~1. Eiropas Parlaments un Padome divu mēnešu laikā pēc paziņošanas dienas var izteikt iebildumus pret deleģēto aktu.~~
~~Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.~~
- ~~2. Ja līdz 1. punktā minētā laikposma beigām ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus pret deleģēto aktu, to publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī, un tas stājas spēkā tajā norādītajā datumā.~~
~~Deleģēto aktu var publicēt Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī un tas var stāties spēkā pirms minētā laikposma beigām, ja gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus.~~
- ~~3. Ja Eiropas Parlaments vai Padome 1. punktā minētajā laikposmā izsaka iebildumus pret deleģēto aktu, tas nestājas spēkā. Iestāde, kas izsaka iebildumus pret deleģēto aktu, norāda šo iebildumu iemeslus.~~

↓ jauns

17. pants

Grozījumi Regulā (EK) Nr. 715/2007

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

“11.a pants

CO₂ emisiju un degvielas patēriņa atbilstība ekspluatācijā

1. Tiekot pieņemtām un stājoties spēkā 2. punktā minētajām procedūrām, tipa apstiprinātājas iestādes, pamatojoties uz pienācīgiem un reprezentatīviem paraugiem, pārliecinās par to ekspluatācijā nodoto transportlīdzekļu, kuriem tās piešķirušas tipa apstiprinājumu, CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtību atbilstību atbilstības sertifikātos ierakstītajām vērtībām.
2. Komisija pieņem īstenošanas aktus saskaņā ar 15. pantu, lai noteiktu procedūras mazas noslodzes transportlīdzekļu sertificēto CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtību atbilstības ekspluatācijā verificēšanai.

↓ 443/2009 (pielāgots)

~~*1518. pants*~~

Atcelšana

~~No 2010. gada 1. janvāra atceļ Lēmumu Nr. 1753/2000/EK.~~

~~Tomēr minētā lēmuma 4., 9., un 10. pants paliek spēkā, līdz Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam ziņojumu ar monitoringa datiem par 2009. kalendāro gadu.~~

↓ jauns

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

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

↓ 443/2009 (pielāgots)
⇒ jauns

~~*1619. pants*~~

Stāšanās spēkā

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

⇒ To piemēro no 2020. gada 1. janvāra. ⇐

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATS ATTIECĪBĀ UZ PRIEKŠLIKUMIEM, KAS IETEKMĒ VIENĪGI BUDŽETA IENĒMUMUS

1. PRIEKŠLIKUMA NOSAUKUMS:

Eiropas Parlamenta un Padomes regula par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai (pārstrādāta redakcija).

2. BUDŽETA POZĪCIJAS:

Nodaļa un pants: Budžeta 71. nodaļa — Naudas sodi un sankcijas, budžeta pozīcija 7 1 9 1 — Citas nepiešķirtās soda naudas un soda maksājumi

Attiecīgajam gadam budžetā paredzētā summa: p. m. (sk. 5. iedaļu)

3. FINANSIĀLĀ IETEKME

- ☐ Priekšlikumam nav finansiālas ietekmes
- ☒ Priekšlikumam nav finansiālas ietekmes uz izdevumiem, taču ir šāda finansiāla ietekme uz ieņēmumiem:

(EUR miljonos, viena zīme aiz komata)

Budžeta pozīcija	Ieņēmumi ⁵²
Budžeta 71. nodaļa — Naudas sodi un sankcijas, budžeta pozīcija 7 1 9 1 — Citas nepiešķirtās soda naudas un soda maksājumi	p.m. (sk. 5. iedaļu)

4. KRĀPŠANAS APKAROŠANAS PASĀKUMI

Papildus Finanšu regulas piemērošanai, lai novērstu krāpšanu un pārkāpumus, ikgadējās uzraudzības un ziņošanas procedūras satvarā tiks veikta iesniegto datu kvalitātes kontrole un verificēšana.

5. CITAS PIEZĪMES

Saskaņā ar priekšlikuma 8. pantu Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām ražotājam vai – grupas gadījumā – grupas vadītājam, ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķrādītāju. Šī procedūra ir saskaņā ar patlaban spēkā

⁵² Attiecībā uz tradicionālajiem pašu resursiem (lauksaimniecības nodokļi, cukura nodevas, muitas nodokļi) jānorāda neto summas, t. i., bruto summas, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.

esošās Regulas (EK) Nr. 443/2009⁵³ 9. panta 1. punktu un Regulas (ES) Nr. 510/2011⁵⁴ 9. panta 1. punktu, kuras tiks apvienotas un aizstātas ar jauno tiesību aktu. Metodes maksas par pārsniegtajām emisijām iekasēšanai ir noteiktas Komisijas Lēmumā 2012/100/ES⁵⁵ un Komisijas Lēmumā 2012/99/ES⁵⁶.

Tā kā ieņēmumi radīsies tikai tad, ja kāds ražotājs pārsniegs savu īpatnējo emisiju mērķrādītāju, nav iespējams paredzēt, vai ieņēmumi būs, un ja tādi būs – paredzēt to apjomu.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>