



Briselē, 2018. gada 14. decembrī  
(OR. en)

15615/18

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2018/0143(COD)**

---

---

**CLIMA 259  
ENV 910  
TRANS 653  
MI 1002  
CODEC 2353**

## **PIEZĪME**

---

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
lepr. dok. Nr.:	14874/18
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko nosaka CO <sub>2</sub> emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem – vispārēja pieeja

---

## **I. IEVADS**

1. Komisija priekšlikumu pieņēma 2018. gada 17. maijā. Ierosinātās regulas mērķis ir noteikt CO<sub>2</sub> emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un tādējādi palīdzēt dalībvalstīm sasniegt to emisijas samazinājuma mērķrādītājus saskaņā ar Regulu (ES) 2018/842 ("Kopīgu centienu regula"), kas attiecas uz emisijām nozarēs, kuras neietilpst ES emisiju tirdzniecības sistēmā.

2. Ierosinātā regula nosaka vispārēju mērķrādītāju – no 2025. gada panākt ES jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumu par 15 % salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni – un vēlāmu samazināšanas mērķrādītāju – no 2030. gada panākt vismaz 30 % samazinājumu. Saskaņā ar priekšlikumu galīgais mērķrādītājs laikposmam pēc 2030. gada tiks apstiprināts pēc pārskatīšanas, ko veiks 2022. gadā. Turklāt tiek ierosināts, ka pārskatīšanas laikā būtu jāpaplašina standartu darbības joma un tie jāattiecina arī uz mazākiem kravas automobiļiem, autobusiem, tālsatiksmes autobusiem un piekabēm. Profesionāliem transportlīdzekļiem, piemēram, celtniecībā izmantotiem transportlīdzekļiem, kravas automobiļiem atkritumu savākšanai un cementa maisītājiem, ir piešķirts atbrīvojums no CO<sub>2</sub> mērķrādītājiem.
3. Lai stimulētu to, ka tiek izstrādāti un ES tirgū ieviesti bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļi (*ZLEV*), uz kuriem saskaņā ar ierosināto regulu vēl neattiektos CO<sub>2</sub> emisiju mērķrādītāji, tā ierosina superkredītvienību sistēmu, kurā šādi transportlīdzekļi, aprēķinot ražotāja īpatnējās emisijas, tiktu skaitīti kā vairāk nekā viens transportlīdzeklis. Superkredītvienībām iepriekš tiktu noteiktas maksimālās vērtības, lai izvairītos no Regulas vidisko mērķu vājināšanās.
4. Lai veicinātu izmaksefektīvu īstenošanu, priekšlikums paredz CO<sub>2</sub> kredītvienību uzkrāšanu un aizņemšanos. Ja netiek sasniegti CO<sub>2</sub> mērķrādītāji, ir paredzēts finansiāls sods emisiju pārsnieguma maksas veidā. Turklāt priekšlikums paredz pasākumus, ar kuriem nodrošināt, ka ir pieejami stabili un reprezentatīvi dati no ražotājiem par CO<sub>2</sub> emisijām un degvielas patēriņu.
5. Vides padomē 2018. gada 9. oktobrī notika politikas debates par diviem svarīgākajiem priekšlikuma jautājumiem: ierosinātajiem mērķrādītājiem un ierosināto stimulācijas sistēmu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem.
6. Eiropas Parlaments 2018. gada 14. novembra plenārsēdē balsoja par saviem grozījumiem Komisijas priekšlikumā (373 deputātiem balsojot par, 285 – pret un 16 atturoties).
7. Pēc priekšlikuma detalizētas apspriešanas tehniskā līmenī Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2018. gada 7. decembrī apsprieda priekšlikumu, pamatojoties uz prezidentvalsts sagatavoto kompromisu <sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Dok. 14874/18.

8. Pamatojoties uz apspriedi Pastāvīgo pārstāvju komitejā, prezidentvalsts ir sagatavojusi nedaudz grozītu kompromisa tekstu kā pamatu apspriedei Padomē (Vide) 20. decembrī, kuras mērķis ir panākt vispārēju pieeju attiecībā uz priekšlikumu. Pārskatītais prezidentvalsts kompromisa teksts ir iekļauts šīs piezīmes pielikumā.

## II. PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA

9. Svarīgākie vēl neatrisinātie jautājumi priekšlikumā ir saistīti ar mērķiem 2025. gadam un 2030. gadam un ar iniciatīvām attiecībā uz *ZLEV*.
- Runājot par mērķiem, delegāciju nostājas ir atšķirīgas – daļa atbalsta prezidentvalsts ierosinātos mērķus, kas atbilst sākotnējā Komisijas priekšlikuma pieejai, daļa aicina nospraust vērienīgākus mērķus. Konkrēti, vairākas delegācijas ierosina, ka 2030. gada mērķis būtu jānosaka 30 % līmenī vai augstāk, tam vajadzētu būt saistošam un 2022. gada pārskatīšanā to varētu mainīt tikai uz augšu. Dažas delegācijas atbalsta arī to, lai ierosinātais mērķrādītājs 2025. gadam tiktu paaugstināts līdz 20 %.
  - Runājot par stimulu sistēmas izvēli *ZLEV* izstrādāšanai un ieviešanai, pēc liela delegāciju skaita lūguma prezidentvalsts bija nolēmusi Pastāvīgo pārstāvju komitejai iesniegtajā kompromisa tekstā autobusus un tālsatiksmes autobusus no stimulu sistēmas izslēgt. Dažas delegācijas iebilst pret to izslēgšanu. Turklāt dažas delegācijas ierosina, sākot no 2025. gada, superkredītu sistēmu aizstāt ar tādu sistēmu, kas balstītos uz ikgadējām *ZLEV* pārdošanas līmeņatzīmēm, un maksimālo vērtību noteikt 3 %. Dažas citas delegācijas ir paudušas atbalstu pašreizējam prezidentvalsts kompromisa priekšlikumam, kurā līmeņatzīmju sistēmas ieviešana, sākot no 2025. gada, tiktu uzskatīta par daļu no pārskatīšanas.
10. Pastāvīgo pārstāvju komitejā vairākas citas delegācijas pauda atbalstu tam, ka tiktu atjaunota atsauce uz garāku un smagāku transportlīdzekļu kombinācijām, t.i., modulārajām koncepcijām. Starp citiem ierosinājumiem, kas Pastāvīgo pārstāvju komitejā saņēma zināmu atbalstu, bija šādi: samazināt sodu līmeni, kas piemērojami laikposmā līdz 2025. gadam; saistībā ar stimulu sistēmu pārskatīšanā apsvērt arī sintētiskās un alternatīvās degvielas; un pašreiz ierosināto mazemisiju transportlīdzekļu definīciju aizstāt ar īpašu apakšgrupas robežvērtību, kurā ņemtas vērā grupas īpatnējās emisijas.

Pēc diskusijas Pastāvīgo pārstāvju komitejā prezidentvalsts ir saglabājusi iepriekšējā kompromisa priekšlikumā ierosinātās izmaiņas, taču ierosina 34. apsvērumā papildinājumu par pārskatīšanu, kas attiecas uz modulārajām un multimodālajām koncepcijām <sup>2</sup>.

### **III. SECINĀJUMI**

Padome (Vide) tiek aicināta atrisināt atlikušos jautājumus un pieņemt vispārēju pieeju, pamatojoties uz šīs piezīmes pielikumā izklāstīto piezīmi.

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

---

---

<sup>2</sup> Turklāt ir ieviesti daži tehniski precizējumi.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,**

**ar ko nosaka CO<sub>2</sub> emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un groza Regulu (EK) Nr. 595/2009**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>3</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>4</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Komisijas paziņojumā "Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija" ir noteikts skaidrs mērķis: līdz gadsimta vidum transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju līmenim jābūt vismaz par 60 % zemākam nekā 1990. gadā, un ir jāuzņem kurss uz nulles emisiju. Turklāt nekavējoties krasi jāsamazina transporta radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas apdraud mūsu veselību.

---

<sup>3</sup> OV C , , . lpp.

<sup>4</sup> OV C , , . lpp.

- (2) Pēc minētā paziņojuma Komisija 2017. gada maijā <sup>5</sup> un novembrī <sup>6</sup> pieņēma divas mobilitātes paketes. Minētajās paketēs ir noteikta pozitīva dienaskārtība, kurās mērķis ir arī nodrošināt netraucētu pāreju uz tīru, konkurētspējīgu un satīklotu mobilitāti visiem.
- (3) Šī regula ir daļa no Komisijas trešās mobilitātes paketes, kuras nosaukums ir "Eiropa kustībā" un kura ir darba turpinājums pēc Komisijas paziņojuma "Investīcijas gudrā, novatoriskā un ilgtspējīgā rūpniecībā. Atjaunināta ES rūpniecības politikas stratēģija" <sup>7</sup>, un ar to ir paredzēts pabeigt procesu, kurā Savienība spēs pilnībā izmantot labumus, ko sniedz mobilitātes modernizācija un dekarbonizācija. Minētās trešās mobilitātes paketes mērķis ir padarīt Eiropas mobilitāti drošāku un pieejamāku, Eiropas rūpniecību – konkurētspējīgāku, Eiropas darbavietas – aizsargātākas un mobilitātes sistēmu – tīrāku un pielāgotāku klimata pārmaiņu mazināšanai. Tam būs nepieciešama pilnīga Savienības, dalībvalstu un ieinteresēto personu apņemšanās, jo īpaši pastiprināt centienus samazināt CO<sub>2</sub> emisijas un gaisa piesārņojumu.
- (4) Šajā regulā kopā ar CO<sub>2</sub> emisijas standartiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem <sup>8</sup> ir paredzēts skaidrs ceļš CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai autotransporta nozarē, un šī regula palīdz sasniegt saistošo mērķrādītāju visā iekšzemes ekonomikā kopā līdz 2030. gadam par 40 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas salīdzinājumā ar 1990. gadu; tas ir atbalstīts Eiropadomes 2014. gada 23.–24. oktobra secinājumos, un Padome to 2015. gada 6. martā apstiprinājusi kā Savienības iecerēto nacionāli noteikto devumu saskaņā ar Parīzes nolīgumu [...].

---

<sup>5</sup> Eiropa kustībā: dienaskārtība sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un satīklotu mobilitāti visiem (COM(2017) 283 final).

<sup>6</sup> Mazemisiju mobilitātes realizācija: Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus (COM(2017) 675 final).

<sup>7</sup> Investīcijas gudrā, novatoriskā un ilgtspējīgā rūpniecībā. Atjauninātā ES rūpniecības politikas stratēģija (COM(2017) 0479 final).

<sup>8</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. .../..., ar ko nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (OV L, ..., ..., ... lpp.).

- (5) Ar Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumiem ir atbalstīts siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums par 30 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gadu nozarēs, kas neietilps Savienības emisiju tirdzniecības sistēmā. Autotransports veido lielu daļu no minēto nozaru emisijām, un tā emisijas aizvien ir ievērojami virs 1990. gada līmeņiem. Ja autotransporta emisijas pieaugtu vēl vairāk, šāds pieaugums atsvērtu samazinājumus, ko klimata pārmaiņu mazināšanā guvušas citas nozares.
- (6) Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumos uzsvērts, ka ir 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 atjaunojamās energoresursus transporta jomā.
- (7) Energoefektivitāte, kas palīdz iegrozīt pieprasījumu, ir viens no pieciem savstarpēji pastipriņošiem un cieši saistītiem aspektiem, kuri ir izklāstīti Komisijas paziņojumā par enerģētikas savienības stratēģiju<sup>9</sup>, kā mērķis ir nodrošināt Savienības patērētājiem drošu, ilgtspējīgu, konkurētspējīgu un cenas ziņā pieejamu enerģiju. Paziņojumā teikts, ka, lai gan enerģija lietderīgāk jātērē visās ekonomikas nozarēs, tieši transporta nozarei piemīt milzīgs energoefektivitātes uzlabošanas potenciāls [...].
- (8) CO<sub>2</sub> emisijas no lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, veido aptuveni 6 % no kopējām CO<sub>2</sub> emisijām Savienībā un aptuveni 25 % no kopējām autotransporta CO<sub>2</sub> emisijām. Bez turpmākas rīcības gaidāms, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu emisiju daļa laikposmā no 2010. līdz 2030. gadam pieaugs par 9 %. Šobrīd Savienības tiesību aktos prasības par CO<sub>2</sub> samazināšanu lielas noslodzes transportlīdzekļiem nav noteiktas.

---

<sup>9</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai, Reģionu komitejai un Eiropas Investīciju bankai "Pamatstratēģija spēcīgai Enerģētikas savienībai ar tālredzīgu klimata pārmaiņu politiku" (COM(2015) 80 final).

- (9) Lai pilnībā izmantotu minēto energoefektivitātes potenciālu un nodrošinātu, ka autotransporta nozare dod ieguldījumu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumos, par kuriem panākta vienošanās, ir lietderīgi papildināt spēkā esošos CO<sub>2</sub> emisijas standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, nosakot CO<sub>2</sub> emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētie standarti būs inovācijas veicinātājs saistībā ar degvielu taupošām tehnoloģijām, kas palīdzēs nostiprināt Savienības ražotāju un piegādātāju tehnoloģisko līderību.
- (10) Ņemot vērā to, ka klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, un to, ka ir jāaizsargā labi funkcionējošs autotransporta pakalpojumu, kā arī lielas noslodzes transportlīdzekļu vienotais tirgus, CO<sub>2</sub> emisijas standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir lietderīgi noteikt Savienības līmenī. Minētajiem standartiem nebūtu [...] jāskar konkurences tiesības.
- (11) Definējot samazinājuma līmeņus, kas Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparkam būtu jāsasniedz, būtu jāņem vērā minēto samazinājuma līmeņu iedarbīgums attiecībā uz rentablu ieguldījumu to nozaru emisiju samazināšanā līdz 2030. gadam, kuras ietvertas Regulā (ES) [...] 2018/842 <sup>10</sup> [...], kā arī būtu jāņem vērā radītās izmaksas un ietaupījumi sabiedrībai, ražotājiem, pārvadājumu uzņēmumiem, patērētājiem, kā arī tiešā un netiešā ietekme uz nodarbinātību, inovāciju un papildu ieguvumi, kas izpaužas kā mazāks gaisa piesārņojums un enerģētiskā drošība.

---

<sup>10</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013, OV L 156, 19.6.2018., 26.–42. lpp.



- (12) Jauna procedūra, ar kuru nosaka atsevišķu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas un degvielas patēriņu, ir ieviesta kā daļa no Regulas (EK) Nr. 595/2009 <sup>11</sup> īstenošanas. Komisijas Regulā (ES) 2017/2400 <sup>12</sup> ir paredzēta metodika, kuras pamatā ir *VECTO* rīka izmantošana un ar kuru var simulēt nokomplektētu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas un degvielas patēriņu. Minētā metodika ļauj ņemt vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē pastāvošo dažādību un atsevišķu transportlīdzekļu plašās pielāgošanas iespējas. Pirmajā posmā no 2019. gada 1. jūlija CO<sub>2</sub> emisijas nosaka četrām lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, kurās tiek radīti aptuveni 65–70 % no visām Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka CO<sub>2</sub> emisijām.
- (13) Lai ņemtu vērā inovāciju un tādu jaunu tehnoloģiju ieviešanu, kas uzlabo lielas noslodzes transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitāti, *VECTO* simulācijas rīks, kā arī Regula (ES) 2017/2400 tiks pastāvīgi un laikus atjaunināti.
- (14) CO<sub>2</sub> emisiju datus, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400, pārbauda atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/956 <sup>13</sup>. Uz minēto datu pamata būtu jānosaka samazinājuma mērķrādītāji, kas jāsasniedz četrām lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, kuras rada vislielākās emisijas Savienībā, kā arī būtu jānosaka ražotāju vidējās īpatnējās emisijas konkrētā pārskata periodā.

---

<sup>11</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (*Euro VI*), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu.

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

<sup>13</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/956 par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu (OV L 173., 9.7.2018., 1. lpp.).

- (15) Samazinājuma mērķrādītājs būtu jānosaka 2025. gadam kā relatīvs samazinājums, kura pamatā ir to minēto lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās CO<sub>2</sub> emisijas, kas pirmoreiz reģistrēti laikposmā no 2019. gada 1. jūlija līdz 2020. gada 30. jūnijam, atspoguļojot viegli pieejamu, rentablu tehnoloģiju ieviešanu parastos transportlīdzekļos. 30 % samazinājuma mērķrādītājs 2030. gadam [...] būtu jāuzskata par vēlamu rādītāju, un galīgais mērķrādītājs laikposmam, sākot ar 2030. gadu, būtu jāapstiprina pēc 2022. gadā veicamās pārskatīšanas, jo pastāv nenoteiktība saistībā ar tādu progresīvāku tehnoloģiju ieviešanu, kuras vēl nav viegli pieejamas. Ja paaugstināts mērķrādītājs laikposmam, sākot ar 2030. gadu, netiek apstiprināts, būtu jāturpina piemērot samazinājuma mērķrādītājs, kas noteikts laikposmam, sākot ar 2025. gadu.
- (15.a) Lai nodrošinātu atsaucē CO<sub>2</sub> emisiju noturību pret palielinātām transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijām neatbilstīgu procesuālu līdzekļu izmantošanas rezultātā, kas nebūtu reprezentatīvi situācijā, kurā CO<sub>2</sub> emisijas jau ir reglamentētas, ir lietderīgi paredzēt metodiku atsaucē emisiju koriģēšanai, ja tas nepieciešams.
- (16) Sašķidrināta dabasgāze (*LNG*) ir pieejama alternatīva dīzeļdegvielai lielas noslodzes transportlīdzekļos. Šobrīd pieejamo un gaidāmo inovatīvāku uz *LNG* pamata izstrādātu tehnoloģiju ieviešana palīdzēs sasniegt CO<sub>2</sub> emisijas mērķrādītājus īstermiņā un vidējā termiņā, jo *LNG* tehnoloģijas rada mazākas CO<sub>2</sub> emisijas nekā transportlīdzekļi, kuros izmanto dīzeļdegvielu. *LNG* transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas samazinājuma potenciāls jau ir pilnībā atspoguļots *VECTO*. Turklāt pašreizējās *LNG* tehnoloģijas nodrošina zema līmeņa gaisa piesārņojuma emisijas, piemēram NO<sub>x</sub> un cietās daļiņas. Ir izveidota pietiekama minimālā uzpildes infrastruktūra, un tā tiek paplašināta, īstenojot politisko regulējumu alternatīvo degvielu infrastruktūrai.
- (17) Aprēķinot [...] atsaucē emisijas, uz kuru pamata nosaka 2025. un 2030. gada samazinājuma mērķrādītājus, būtu jāņem vērā [...] gaidāmais lielas noslodzes autoparka samazinājuma potenciāls. Tāpēc ir lietderīgi no minētā aprēķina izslēgt profesionālos transportlīdzekļus, piemēram, atkritumu savākšanā vai būvdarbos izmantotos transportlīdzekļus. Minēto transportlīdzekļu nobraukums ir salīdzinoši mazs, un to īpašā braukšanas režīma dēļ tehniskie risinājumi CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa samazināšanai nešķiet rentabli salīdzinājumā ar lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ko izmanto preču piegādē.

- (18) CO<sub>2</sub> samazinājuma prasības būtu jāizsaka CO<sub>2</sub> gramos uz tonnkilometru, tādējādi atspoguļojot lielas noslodzes transportlīdzekļu lietderību.
- (19) Būtu jānodrošina kopējo samazinājuma prasību taisnīgs sadalījums starp ražotājiem, ņemot vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu dažādību konstrukcijas un braukšanas režīmu, ikgadējā nobraukuma, lietderīgās slodzes un piekabes konfigurācijas ziņā. Tāpēc ir lietderīgi lielas noslodzes transportlīdzekļus iedalīt dažādās un atsevišķās transportlīdzekļu apakšgrupās, kuras atspoguļo transportlīdzekļu parasto lietojumu un konkrētus tehniskos raksturlielumus. Nosakot ikgadējus ražotāja īpatnējos mērķrādītājus kā mērķrādītāju vidēji svērtās vērtības katrai šādai apakšgrupai, ražotājiem tiek dota iespēja iedarbīgi līdzsvarot iespējamus transportlīdzekļu sliktākus rezultātus konkrētā apakšgrupā ar augstākiem rādītājiem citās transportlīdzekļu apakšgrupās, ņemot vērā vidējās transportlīdzekļu darbmūža CO<sub>2</sub> emisijas dažādās apakšgrupās.
- (20) Ražotāja atbilstība ikgadējiem īpatnējiem mērķrādītājiem būtu jānovērtē uz vidējo CO<sub>2</sub> emisiju pamata. Nosakot vidējās īpatnējās emisijas, būtu arī jāņem vērā īpatnības, kas ir atspoguļotas ar transportlīdzekļu dažādo apakšgrupu mērķrādītājiem. Tādējādi ražotāja vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju pamatā vajadzētu būt vidējām emisijām, kas noteiktas katrai apakšgrupai, tostarp svērtajām vērtībām, kuras balstītas uz pieņemto vidējo ikgadējo nobraukumu un vidējo lietderīgo slodzi, un kas atspoguļo kopējās darbmūža CO<sub>2</sub> emisijas. Ierobežotā profesionālo transportlīdzekļu samazinājuma potenciāla dēļ minētie transportlīdzekļi nebūtu jāņem vērā vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā.

- (21) Atšķirībā no vieglajiem automobiļiem un furgoniem bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi, izņemot autobusus, tirgū vēl nav pieejami. Tāpēc, lai sekmētu vienmērīgu pāreju uz bezemisijas mobilitāti, būtu jāievieš īpaši izstrādāts mehānisms – superkredītvienības. Tas stimulēs bezemisijas un mazemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu izstrādi un ieviešanu Savienības tirgū, tādējādi papildinot ar pieprasījuma pusi saistītos instrumentus, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Tīro transportlīdzekļu direktīvu 2009/33/EK <sup>14</sup>.
- (22) Tāpēc ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā visi bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi būtu jāskaita vairākas reizes, kā rezultātā minētā ražotāja vidējās īpatnējās emisijas samazināsies. Stimulu līmenim vajadzētu atšķirties atkarībā no transportlīdzekļa faktiskajām CO<sub>2</sub> emisijām. Lai izvairītos no vidisko mērķu vājināšanās, iegūtajam samazinājumam būtu jānosaka maksimālā vērtība.
- (23) Attiecībā uz mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem stimulējoši pasākumi būtu jāveic tikai tad, ja to CO<sub>2</sub> emisijas ir mazāk nekā puse no vidējām CO<sub>2</sub> emisijām visā Savienības autoparkā 2025. gadā. Šāda pieeja saskan ar to, kas izmantota mazas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā, un tā šajā jomā veicinātu inovāciju.
- (24) Izstrādājot stimulu mehānismu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem ieviešanai, tajā būtu jāietver arī mazāki kravas automobiļi [...], kuriem nepiemēro saskaņā ar šo regulu noteiktos CO<sub>2</sub> emisijas mērķrādītājus. Šādiem transportlīdzekļiem ir ievērojamas priekšrocības, piemēram, tie palīdz risināt gaisa piesārņojuma problēmas pilsētās. [...] Tāpēc, lai nodrošinātu, ka stimulējošie pasākumi dažādu transportlīdzekļu veidu starpā ir līdzsvaroti, ražotāja vidējo īpatnējo emisiju samazinājumam, kas iegūts no bezemisiju mazākiem kravas automobiļiem [...], arī būtu jānosaka maksimālā vērtība.

---

<sup>14</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/33/EK (2009. gada 23. aprīlis) par tīro un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES [COM(2017) 653 final] (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.).

- (25) Lai veicinātu to, ka CO<sub>2</sub> samazinājuma prasības tiek īstenotas rentabli, vienlaikus ņemot vērā gadu gaitā notiekošās pārmaiņas autoparka sastāvā un emisiju apjoma izmaiņas, ražotājiem būtu jādod iespēja labākus rādītājus saistībā ar atbilstību īpatnējās emisijas mērķrādītājam vienā gadā līdzsvarot ar sliktākiem rezultātiem citā gadā.
- (26) Lai stimulētu agrāku samazinājuma sasniegšanu, ražotājam, kura vidējās īpatnējās emisijas ir zem emisijas samazinājuma trajektorijas, kas noteikta uz [...] atsaucēs emisiju un 2025. gada mērķrādītāja pamata, vajadzētu būt iespējai šādas emisijas kredītvienības uzkrāt saistībā ar atbilstību 2025. gada mērķrādītājam. Tāpat ražotājam, kura vidējās īpatnējās emisijas ir zem emisijas samazinājuma trajektorijas, kas noteikta uz 2025. gada mērķrādītāja pamata un uz mērķrādītāja pamata, ko piemēro no 2030. gada, arī vajadzētu būt iespējai šādas emisijas kredītvienības uzkrāt saistībā ar atbilstību mērķrādītājam periodā no 2025. gada 1. jūlija līdz 2030. gada 30. jūnijam.
- (27) Ja ražotāja rādītājs kādā no 12 mēnešu periodiem, sākot ar periodu no 2025. gada 1. jūlija līdz 2030. gada 30. jūnijam, neatbilst īpatnējās emisijas mērķrādītājam, ražotājam vajadzētu būt iespējai iegādāties ierobežotu apjomu emisijas parādvienību. Tomēr līdz 2030. gada 30. jūnijam ražotājiem no atlikušajām emisijas parādvienībām būtu jāatbrīvojas.
- (28) Emisijas kredītvienības un parādvienības būtu jāuzskata tikai par veidu, kā noteikt ražotāja atbilstību īpatnējās emisijas mērķrādītājam, nevis par nododamiem aktīviem vai aktīviem, uz kuriem attiecas fiskāli pasākumi.
- (29) Komisijai būtu jānosaka naudas sodi par pārsniegtajām emisijām, ja tiek konstatēts, ka, ņemot vērā emisijas kredītvienības un parādvienības, ražotājs ir pārsniedzis tam noteiktās emisijas. Lai pietiekami stimulētu to, ka ražotāji veic pasākumus saistībā ar lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu, šādai maksai vajadzētu būt lielākai nekā vidējām robežizmaksām par tehnoloģijām, kas vajadzīgas mērķrādītāju sasniegšanai. Šīs maksas būtu jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem. Metodika šādu maksu iekasēšanai būtu jānosaka ar īstenošanas aktu, ņemot vērā metodiku, kas pieņemta saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 443/2009.

- (30) Vajadzīgs stabils atbilstības novērtēšanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi tiek sasniegti. Ražotājiem noteiktie pienākumi sniegt precīzus datus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2018/956 un administratīvie sodi, kurus var piemērot minēto pienākumu neievērošanas gadījumā, sekmē to datu stabilitātes nodrošināšanu, ko izmanto, lai novērtētu atbilstību saskaņā ar šo regulu noteiktajam mērķrādītājam.
- (31) Lai sasniegtu saskaņā ar šo regulu noteikto CO<sub>2</sub> samazinājumu, ir svarīgi, ka ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas atbilst vērtībām, kuras noteiktas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem. Tāpēc Komisijai vajadzētu būt iespējai ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā ņemt vērā jebkādas sistemātiskas neatbilstības, kuras tipa apstiprinātājas iestādes ir konstatējušas attiecībā uz ekspluatācijā esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijām.
- (32) Lai Komisija varētu veikt šādus pasākumus, tai vajadzētu būt pilnvarām izveidot un īstenot procedūru, ar kuru tiek verificēta tirgū esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju ekspluatācijas atbilstība. Šajā sakarā būtu jāgroza Regula (EK) Nr. 595/2009.
- (33) Šajā regulā noteikto mērķrādītāju iedarbīgums uz CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu ļoti lielā mērā ir atkarīgs no tā, cik reprezentatīva ir CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanai izmantotā metodika. Ievērojot Zinātnisko konsultāciju mehānisma (*SAM*) atzinumu <sup>15</sup> par mazas noslodzes transportlīdzekļiem, lielas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā ir lietderīgi ieviest mehānismu, ar ko novērtē saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 noteikto CO<sub>2</sub> emisiju un energopatēriņa vērtību reālo reprezentativitāti. Komisijai vajadzētu būt pilnvarām nodrošināt šādu datu publisku pieejamību un vajadzības gadījumā arī pilnvarām izstrādāt procedūras, ar kurām identificēt un apkopot šādiem novērtējumiem nepieciešamos datus.

---

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

- (34) Komisijai 2022. gadā būtu jānovērtē ar šo regulu noteikto CO<sub>2</sub> emisijas standartu iedarbīgums un jo īpaši līdz 2030. gadam sasniedzamo samazinājumu līmenis, kārtība, kurai vajadzētu būt pieejamai minēto mērķrādītāju un turpmāku rezultātu sasniegšanai, kā arī CO<sub>2</sub> samazinājuma mērķrādītāji, kas noteikti citiem lielas noslodzes transportlīdzekļu veidiem, piemēram, mazākiem kravas automobiļiem, autobusiem, tālsatiksmes autobusiem un piekabēm. Minētajā novērtējumā vienīgi šīs regulas vajadzībām būtu arī jāietver apsvērumi par lielas noslodzes transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu kombinācijām, ņemot vērā [...] svarus un izmērus, kuri piemērojami nacionālajā transporta sistēmā, piemēram, modulārās un multimodālās koncepcijas, izvērtējot arī iespējamus transporta drošuma un efektivitātes aspektus, multimodālos, vides, infrastruktūras un atsitiena fenomenus, kā arī dalībvalstu ģeogrāfisko stāvokli.
- (35) Lai nodrošinātu, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas saglabā reprezentativitāti un ir pilnībā atjauninātas, šajā regulā ir jāietver grozījumi Regulā (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas tiesību aktos, kas ietekmē minētās vērtības. Šajā sakarā Komisijai vajadzētu būt pilnvarām noteikt metodiku, ar kuru tiek definēts katras transportlīdzekļu apakšgrupas reprezentatīvs lielas noslodzes transportlīdzeklis, uz kura pamata būtu jānovērtē īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju izmaiņas.
- (36) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai, kā izklāstīts 8. panta 3. punktā, 9. panta 3. punktā, 11. panta 3. punktā un 12. panta 2. punktā. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 <sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> 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.).

- (37) Lai varētu grozīt vai papildināt nebūtiskus šīs regulas noteikumu elementus, Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras pieņemt aktus atbilstoši Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantam, lai tā varētu pielāgot atsaucis CO<sub>2</sub> emisijas [...] un grozīt šīs regulas [...] pielikumus attiecībā uz dažiem tehniskajiem parametriem, tostarp ekspluatācijas profilu svērumiem, lietderīgajām slodzēm un ikgadējo nobraukumu, kā arī lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficientiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>17</sup>. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlamentam un Padomei visi dokumenti būtu jāsaņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem vajadzētu būt sistemātiskai piekļuvei Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (38) Tā kā šīs regulas mērķi, proti, CO<sub>2</sub> emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, nevar pietiekami labi sasniegt dalībvalstīs, bet tā apjoma un ietekmes dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai,

---

<sup>17</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.



## IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

### *1. pants* *Priekšmets un mērķis*

Lai sekmētu to, ka 2030. gadā tiek sasniegts Savienības mērķis par tās siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu par 30 % zem 2005. gada līmeņiem nozarēs, kas minētas Regulas (ES) Nr. 2018/842 2. pantā, un lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus, un nodrošinātu iekšējā tirgus pareizu darbību, šajā regulā ir noteikti jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas standarti, saskaņā ar kuriem Savienības jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas samazina salīdzinājumā ar atsauces CO<sub>2</sub> emisijām, šādi:

- a) pārskata periodos 2025. gadā un turpmāk – par 15 %;
- b) pārskata periodos 2030. gadā un turpmāk – par vismaz 30 %, ja to apstiprina saskaņā ar 13. pantā paredzēto pārskatīšanu.

Atsauces CO<sub>2</sub> emisiju pamatā ir [...] monitoringa dati, kas ziņoti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2018/956, periodā no 2019. gada 1. jūlija līdz 2020. gada 30. jūnijam (turpmāk – "pārskata periods"), izņemot profesionālos transportlīdzekļus, un tās aprēķina atbilstoši I pielikuma 3. punktam.

### *2. pants* *Darbības joma*

1. Šo regulu piemēro jauniem N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļiem, kas atbilst šādiem raksturlielumiem:
  - a) kravas automobiļi ar kravas nodalījumu, 4x2 asu konfigurāciju un tehniski pieļaujamo maksimālo masu virs 16 tonnām;
  - b) kravas automobiļi ar kravas nodalījumu un 6x2 asu konfigurāciju;

- c) vilcēji ar 4x2 asu konfigurāciju un tehniski pieļaujamo maksimālo masu virs 16 tonnām;
- d) vilcēji ar 6x2 asu konfigurāciju.

Šī regula 5. panta un I pielikuma 2.3. punkta vajadzībām attiecas arī uz [...] N kategorijas transportlīdzekļiem, kas nav Regulas (ES) Nr. 510/2011 darbības jomā un neatbilst a)–d) punktā noteiktajiem raksturlielumiem.

Minētās transportlīdzekļu kategorijas ir transportlīdzekļu kategorijas, kas definētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā<sup>18</sup>.

- 2. Šīs regulas vajadzībām 1. punktā minētos transportlīdzekļus uzskata par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem konkrētā 12 mēnešu periodā, kas sākas 1. jūlijā, ja tie attiecīgajā periodā Savienībā reģistrēti pirmo reizi un ja pirms tam tie nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības.

Neņem vērā iepriekšēju reģistrāciju ārpus Savienības, ja tā notikusi mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Savienībā.

- 3. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem īpašu procedūru to transportlīdzekļu apzināšanai, kuri saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem ir sertificēti kā profesionālie transportlīdzekļi, taču nav reģistrēti kā profesionālie transportlīdzekļi, un piemēro korekcijas ražotāja gada vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisijām, lai ņemtu vērā minētos transportlīdzekļus, sākot no pārskata perioda 2021. gadā, un katrā turpmākajā pārskata periodā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 14. panta 2. punktā.

---

<sup>18</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai ("pamatdirektīva") (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

### 3. pants Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) "atsauces CO<sub>2</sub> emisijas" ir visu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo emisiju vidējā vērtība 1. pantā minētajā pārskata periodā katrā transportlīdzekļu apakšgrupā, izņemot profesionālos transportlīdzekļus, kā noteikts saskaņā ar I pielikuma 3. punktu;
- b) "īpatnējās emisijas" ir atsevišķa lielas noslodzes transportlīdzekļa CO<sub>2</sub> emisijas, kas noteiktas saskaņā ar I pielikuma 2.1. punktu;
- ba) "Y gada pārskata periods" ir periods no Y gada 1. jūlija līdz Y+1 gada 30. jūnijam;
- c) "vidējās īpatnējās emisijas" ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo emisiju vidējā vērtība konkrētā pārskata periodā, kas noteikta saskaņā ar I pielikuma 2.7. punktu;
- d) "īpatnējās emisijas mērķrādītājs" ir atsevišķa ražotāja mērķrādītājs, kas izteikts g/tkm un ko ik gadu saskaņā ar I pielikuma 4. punktu nosaka iepriekšējam pārskata periodam;
- e) "kravas automobilis ar kravas nodalījumu" ir kravas automobilis, kas nav konstruēts un izgatavots puspiekabes vilkšanai;
- f) "vilcējs" ir vilcēja vienība, kas ir konstruēta un izgatavota tikai vai galvenokārt puspiekabju vilkšanai;
- g) "transportlīdzekļu apakšgrupa" ir transportlīdzekļu grupa, kura definēta I pielikuma 1. punktā un kurai raksturīgs vienots un atšķirīgs tehnisko kritēriju kopums, kas ir būtisks minēto transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa noteikšanai;

- h) "profesionāls transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, [...] kura CO<sub>2</sub> emisijas un degvielas patēriņš saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem ir noteikts citiem ekspluatācijas profiliem, kas nav definēti šīs regulas I pielikuma 2.1. punktā;
- i) "ražotājs" ir persona vai struktūra, kas ir atbildīga par datu iesniegšanu saistībā ar jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 2018/956 5. pantu, vai bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā tā ir persona vai struktūra, kura apstiprinātājas iestādes priekšā ir atbildīga par transportlīdzekļa kopējā EK tipa apstiprinājuma procedūras vai individuālas apstiprināšanas visiem aspektiem atbilstoši Direktīvai 2007/46/EK un par ražošanas atbilstības nodrošināšanu;
- j) "bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis bez iekšdedzes motora vai ar iekšdedzes motoru, kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, kā noteikts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO<sub>2</sub>/km, kā noteikts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem;
- k) "mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis, bet kura īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas ir mazākas nekā 350 g CO<sub>2</sub>/km, kā noteikts saskaņā ar I pielikuma 2.1. punktu;
- l) "ekspluatācijas profils" ir mērķa ātruma cikla, lietderīgās slodzes vērtības, virsbūves vai piekabes konfigurācijas un attiecīgā gadījumā citu parametru kombinācija, kura atspoguļo transportlīdzekļa konkrēto lietojumu un uz kuras pamata tiek noteiktas lielas noslodzes transportlīdzekļa oficiālās CO<sub>2</sub> emisijas un degvielas patēriņš;
- m) "mērķa ātruma cikls" ir tā transportlīdzekļa ātruma apraksts, ko vadītājs vēlas sasniegt vai kas viņam jāievēro satiksmes apstākļos, kā nobrauktā attāluma funkcija;
- n) "lietderīgā slodze" ir to preču vai personu svars, ko dažādos apstākļos pārvadā ar transportlīdzekli.

*4. pants*  
*Ražotāja vidējās īpatnējās emisijas*

Sākot ar 2020. gada 1. jūliju un katrā nākamajā pārskata periodā Komisija, pieņemot 10. panta 1. punktā minētos īstenošanas aktus, katram ražotājam nosaka vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas g/tkm par iepriekšējo pārskata periodu, ņemot vērā:

- a) saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956 ziņotos datus par ražotāja iepriekšējā pārskata periodā reģistrētajiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, izņemot profesionālos transportlīdzekļus;
- b) saskaņā ar 5. pantu noteikto bezemisiju un mazemisiju koeficientu.

Vidējās īpatnējās emisijas aprēķina saskaņā ar I pielikuma 2.7. punktu.

*5. pants*  
*Bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi*

1. Sākot ar 2020. gada 1. jūliju un katrā nākamajā pārskata periodā Komisija, pieņemot 10. panta 1. punktā minētos īstenošanas aktus, katram ražotājam nosaka 4. panta b) punktā minēto bezemisiju un mazemisiju koeficientu par iepriekšējo pārskata periodu.

Bezemisiju un mazemisiju koeficientā ņem vērā to bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu un CO<sub>2</sub> emisijas, kuri pārskata periodā ir ražotāja autoparkā, tostarp to kategoriju bezemisiju transportlīdzekļus, kas minēti 2. panta 1. punkta otrajā daļā, kā arī bezemisiju un mazemisiju profesionālos transportlīdzekļus.

Bezemisijas un mazemisijas koeficientu aprēķina saskaņā ar I pielikuma 2.3. punktu.

2. Šā panta 1. punkta vajadzībām bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus skaita šādi:
- a) bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekli skaita kā divus transportlīdzekļus;
  - b) mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekli skaita kā līdz diviem transportlīdzekļiem atbilstoši tā īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju funkcijai un 350 g CO<sub>2</sub>/km emisijas robežlīmenim.
3. Ar bezemisiju un mazemisiju koeficientu ražotāja vidējās īpatnējās emisijas samazina par ne vairāk kā 3 %. 2. panta 1. punkta otrajā daļā minēto kategoriju bezemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu devums minētajā koeficientā samazina ražotāja vidējās īpatnējās emisijas par ne vairāk kā 1,5 %.

*6. pants*

*[...] Ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītājs*

Sākot ar 2026. gada 1. jūliju un katrā nākamajā pārskata periodā Komisija, pieņemot 10. panta 1. punktā minētos īstenošanas aktus, katram ražotājam nosaka īpatnējo emisiju mērķrādītāju iepriekšējam pārskata periodam. Īpatnējās emisijas mērķrādītāju iegūst, visās transportlīdzekļu apakšgrupās summējot šādu vērtību reizinājumus:

- a) CO<sub>2</sub> samazinājuma mērķrādītāju, kas attiecīgajā gadījumā minēts 1. panta a) vai b) punktā;
- b) CO<sub>2</sub> atsauces emisijas;
- c) ražotāja transportlīdzekļu daļu katrā transportlīdzekļu apakšgrupā;
- d) ikgadējā nobraukuma un lietderīgās slodzes svēruma koeficientus, ko piemēro katrai apakšgrupai.

Īpatnējās emisijas mērķrādītāju aprēķina saskaņā ar I pielikuma 4. punktu.

*7. pants*  
*Emisijas kredītvienības un parādvienības*

1. Lai pārbaudītu, vai ražotājs ir ievērojis tam noteiktos īpatnējās emisijas mērķrādītājus pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam, ņem vērā ražotāja emisijas kredītvienības vai parādvienības, kas atbilst ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitam pārskata periodā, izņemot profesionālos transportlīdzekļus, kas reizināts ar starpību starp:
- (a) CO<sub>2</sub> samazinājuma trajektoriju, kas minēta 2. punktā, un ražotāja vidējām īpatnējām emisijām, ja starpība ir pozitīva ("emisijas kredītvienības");
  - b) ražotāja vidējām īpatnējām emisijām un īpatnējās emisijas mērķrādītāju, ja starpība ir pozitīva ("emisijas parādvienības").

Emisijas kredītvienības iegūst pārskata periodos laikposmā no 2019. līdz 2029. gadam. Tomēr kredītvienības, kas iegūtas pārskata periodos laikposmā no 2019. līdz 2024. gadam ņem vērā tikai, lai pārbaudītu, vai ražotājs ir ievērojis [...] īpatnējās emisijas mērķrādītāju pārskata periodā 2025. gadā.

Emisijas parādvienības iegūst pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam, bet kopējās parādvienības nedrīkst pārsniegt 5 % no ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītāja pārskata periodā 2025. gadā, kas reizināts ar ražotāja lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu minētajā periodā ("emisijas parādvienību ierobežojums").

Emisijas kredītvienības un parādvienības, kas iegūtas pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2028. gadam attiecīgajā gadījumā pārnes no viena pārskata perioda uz citu pārskata periodu 2029. gadā, kad visas atlikušās emisijas parādvienības jāatmaksā.

2. CO<sub>2</sub> samazinājuma trajektoriju [...] katram ražotājam nosaka atbilstīgi I pielikuma 5.1. punktam, pamatojoties uz lineāru trajektoriju starp atsauces CO<sub>2</sub> emisijām, kuras minētas 1. panta otrajā daļā un [...] mērķrādītāju pārskata periodam 2025. gadā, kurš noteikts minētā panta pirmās daļas a) apakšpunktā, un trajektoriju starp [...] mērķrādītāju pārskata periodam 2025. gadā un mērķrādītāju, kurš piemērojams, sākot ar pārskata periodu 2030. gadā.

#### 8. pants

##### Atbilstība īpatnējās emisijas mērķrādītājiem

1. Ja saskaņā ar 2. punktu tiek konstatēts, ka ražotājam pārskata periodā, sākot ar 2025. gadu, ir emisiju pārsniegums, Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām, kuru aprēķina šādi:
- (maksā par pārsniegtajām emisijām) = (pārsniegtās emisijas x 6800 EUR/gCO<sub>2</sub>/tkm)
2. Ražotājam ir emisiju pārsniegums jebkurā no turpmāk minētajiem gadījumiem:
- (a) ja kādā no pārskata periodiem laikposmā no 2025. gada līdz 2028. gadam emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, pārsniedz 7. panta 1. punktā minēto emisijas parādvienību ierobežojumu;
  - b) ja pārskata periodā 2029. gadā emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, ir lielāka par nulli;
  - c) ja pārskata periodā, sākot ar 2030. gadu, ražotāja vidējās īpatnējās emisijas pārsniedz tā īpatnējās emisijas mērķrādītāju.

Emisiju pārsniegumu konkrētā pārskata periodā aprēķina saskaņā ar I pielikuma 6. punktu.

3. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka, kā tiek iekasēta maksa par pārsniegtajām emisijām saskaņā ar 1. punktu [...]. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 14. panta 2. punktā.



4. Summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām, uzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.

*9. pants*  
*Monitoringa datu verificācija*

1. Tipa apstiprinātājas iestādes pēc verificācijas, kura veikta atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 595/2009 [5. panta 4. punkta l) apakšpunktā] minētajai procedūrai, nekavējoties ziņo Komisijai par neatbilstībām, kas konstatētas ekspluatācijā esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijās salīdzinājumā ar vērtībām, kuras norādītas atbilstības sertifikātā vai klienta lietā.
2. Komisija minētās neatbilstības ņem vērā ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā.
3. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem detalizētus noteikumus par šādu neatbilstību ziņošanas procedūru un to, kā šādas neatbilstības ņem vērā vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā. Minētos [...] īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 14. panta 2. punktā.

*9.a pants*  
*Atsauces CO<sub>2</sub> emisiju novērtēšana*

Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem procedūru atsauces CO<sub>2</sub> emisiju novērtēšanai un vajadzības gadījumā – koriģēšanai, lai nodrošinātu tās reprezentativitāti nolūkā to izmantot par pamatu ES autoparka emisijas mērkrādītāju aprēķināšanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 14. panta 2. punktā.

*10. pants*

*Datu un ražotāja rezultātu publicēšana*

1. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, kas jāpieņem līdz katra gada 30. aprīlim, publicē sarakstu, kurā:
  - a) no 2020. gada 1. jūlija norāda 4. pantā minētās katra ražotāja vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas iepriekšējā pārskata periodā;
  - b) no 2020. gada 1. jūlija norāda 5. pantā minēto katra ražotāja bezemisiju un mazemisiju koeficientu iepriekšējā pārskata periodā;
  - c) no 2026. gada 1. jūlija norāda 6. pantā minēto katra ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītāju iepriekšējā pārskata periodā;
  - d) no 2020. gada 1. jūlija līdz 2031. gada 30. jūnijam norāda 7. pantā minēto katra ražotāja CO<sub>2</sub> samazinājuma trajektoriju, emisijas kredītvienības un no 2026. gada 1. jūlija – emisijas kredītvienības iepriekšējā pārskata periodā;
  - e) no 2026. gada 1. jūlija norāda 8. pantā minēto katra ražotāja emisiju pārsniegumu iepriekšējā pārskata periodā;
  - f) no 2020. gada 1. jūlija norāda visu iepriekšējā pārskata periodā Savienībā reģistrēto jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas.

Šajā sarakstā, kas jāpublicē līdz 2021. gada 30. aprīlim, norāda 1. pantā minētās atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas.
2. Komisija saskaņā ar 15. pantu pieņem deleģētos aktus, ar kuriem pielāgo šā panta 1. punktā minētās atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas, ievērojot šādus nosacījumus:

- a) ja ekspluatācijas profila svērumi vai lietderīgās slodzes vērtības ir pielāgotas saskaņā ar 12. panta 1. punkta b) vai c) apakšpunktu atbilstoši II pielikuma 1. punktā noteiktajai procedūrai;
- b) ja [...] pielāgošanas koeficienti ir noteikti saskaņā ar 12. panta 2. punktu, minētos pielāgošanas koeficientus attiecinot uz atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijām.

Komisija publicē pielāgotās atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas vērtības un piemēro tās vērtībām, ko izmanto ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītāju aprēķināšanai pārskata periodos, sākot ar deleģēto aktu, ar kuriem minētās vērtības ir pielāgotas, piemērošanas dienu.

### *11. pants*

#### *Reālās CO<sub>2</sub> emisijas un energopatēriņš*

1. Komisija uzrauga un novērtē CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa vērtību reālo reprezentativitāti Regulas (EK) 595/2009 satvarā. Tā nodrošina, ka sabiedrība ir informēta par to, kā minētā reprezentativitāte laika gaitā mainījiesies.
2. Šajā nolūkā Komisija nodrošina, ka, sākot ar 2021. gada 1. janvāri, no ražotājiem, valstu iestādēm vai ar datu tiešu nosūtīšanu no transportlīdzekļiem – atkarībā no konkrētā gadījuma – Komisijai regulāri tiek darīti pieejami vismaz šādi parametri saistībā ar lielas noslodzes transportlīdzekļu reālajām CO<sub>2</sub> emisijām un energopatēriņu:
  - a) transportlīdzekļa identifikācijas numurs;
  - b) degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņš;
  - c) kopējais nobrauktais attālums;

d) lietderīgā slodze;

e) ārēji uzlādējamiem elektriskajiem hibrīda elektrotransportlīdzekļiem – degvielas un elektroenerģijas patēriņš un nobrauktais attālums, kas iedalīts attiecīgi dažādajiem braukšanas režīmiem.

Komisija saņemtus datus apstrādā, lai 1. punkta nolūkos veidotu anonimizētu datu kopsavilkumu. Transportlīdzekļa identifikācijas numurus izmanto vienīgi datu apstrādes nolūkā, un tos nepatur ilgāk, nekā tas vajadzīgs minētajā nolūkā.

3. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem detalizētus noteikumus par šā panta [...] 2. punktā minēto datu vākšanas un apstrādes procedūru. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 14. panta 2. punktā.

#### *12. pants*

#### *I un II pielikuma pielāgojumi*

1. Lai nodrošinātu, ka tehniskajos parametros, kas izmantoti, lai aprēķinātu ražotāja vidējās īpatnējās emisijas saskaņā ar 4. pantu un īpatnējās emisijas mērķrādītājus saskaņā ar 6. pantu, ir ņemta vērā kravas pārvadājumu loģistikas tehniskas attīstība, Komisija saskaņā ar 15. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem groza šādus I un II pielikuma noteikumus:
- (a) ierakstus par kabīnes veidu un motora jaudu, kas noteikti I pielikuma 1. tabulā, un minētajā tabulā minēto terminu “kabīne ar guļvietu” un “kabīne bez guļvietas” definīcijas;
  - (b) ekspluatācijas profila svērumus, kas noteikti I pielikuma 2. tabulā;
  - (c) lietderīgās slodzes vērtības, kas noteiktas I pielikuma 3. tabulā, un lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficientus, kas noteikti II pielikuma 1. tabulā;
  - (d) ikgadējā nobraukuma vērtības, kas noteiktas I pielikuma 4. tabulā.

2. Ja tipa apstiprināšanas procedūras, kas noteiktas Regulā (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumos, ar citiem grozījumiem, izņemot 1. punkta b) un c) apakšpunktos paredzētos grozījumus, tiek izmainītas tā, ka saskaņā ar šo pantu definēto reprezentatīvo transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju līmenis pieaug vai samazinās par vairāk nekā 5 g CO<sub>2</sub>/km, Komisija, ievērojot 10. panta 2. punkta b) apakšpunktu, 10. panta 1. punktā minētajām atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijām piemēro pielāgošanas koeficientus, ko aprēķina atbilstoši II pielikuma 2. punktā noteiktajai formulai.
3. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, [...] izstrādā metodiku, ar kuru definē vienu vai vairākus transportlīdzekļu apakšgrupu reprezentējošos transportlīdzekļus, arī ievērojot statistikas svērumus, uz kuru pamata nosaka šā panta 2. punktā minēto pielāgošanas apmēru, ņemot vērā monitoringa datus, kas paziņoti saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956, un transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus, kuri uzskaitīti Regulas (ES) 2017/2400 12. panta 1. punktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas noteikta 14. panta 2. punktā.

### *13. pants Pārskatīšana un ziņojumi*

Komisija līdz 2022. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas iedarbīgumu, CO<sub>2</sub> samazinājuma mērķrādītāju, kas piemērojams no 2030. gada [...], CO<sub>2</sub> samazinājuma mērķrādītāju noteikšanu citu veidu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp piekabēm, un saistošu emisijas samazinājuma mērķrādītāju ieviešanu 2035. gadam un sākot ar 2040. gadu lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētajā ziņojumā ietver arī novērtējumu par ieviestās kārtības iedarbīgumu, kas attiecas jo īpaši uz CO<sub>2</sub> kredītvienību sistēmu un uz to, cik lietderīgi ir turpināt minētās kārtības piemērošanu 2030. gadā un turpmāk. Turklāt ziņojumā novērtē kārtību, kas attiecas uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem [...], ņemot vērā Direktīvā 2009/33/EK <sup>19</sup> noteiktos mērķrādītājus [...], nolūkā, sākot ar 2025. gadu, aizstāt 5. pantā paredzēto superkredītvienību sistēmu ar stimulu mehānismu, kas balstīts uz piemērotu līmenatzīmju noteikšanu bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu gada apgrozījumam. Vajadzības gadījumā šim novērtējumam pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozījumiem.

---

<sup>19</sup> Tīro transportlīdzekļu direktīva 2009/33/EK, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES.

*14. pants*  
*Komiteju procedūra*

1. Komisijai palīdz Klimata pārmaiņu komiteja, kas izveidota ar Regulu (ES) Nr. .../2018 [pārvaldība]. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.
3. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu, un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

*15. pants*  
*Deleģēšanas īstenošana*

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 10. panta 2. punktā un 12. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz [...] [...] pieciem gadiem no šīs regulas spēkā stāšanās dienas. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 10. panta 2. punktā un 12. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu [...].
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 10. panta 2. punktu un 12. panta 1. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

*16. pants*  
*Grozījumi Regulā (EK) Nr. 595/2009*

[...] Regulas (EK) Nr. 595/2009 5. panta 4. punktu groza šādi:

a) punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"e) CO<sub>2</sub> emisijām, degvielas patēriņu, elektroenerģijas patēriņu un braukšanas diapazonu elektriskā režīmā:":

b) punktā iekļauj šādu l) un m) apakšpunktu:

"l) uz procedūru, ar kuru uz pienācīgu un reprezentatīvu paraugu pamata pārbauda, vai transportlīdzekļi, kas ir bijuši reģistrēti un nodoti ekspluatācijā, atbilst CO<sub>2</sub> emisijām, degvielas patēriņam, elektroenerģijas patēriņam un braukšanas diapazonam elektriskā režīmā, kas noteikti, ievērojot šo regulu un tās īstenošanas pasākumus;

m) degvielas un elektroenerģijas patēriņa mērīšanu un reģistrēšanu transportlīdzekļos un lietderīgajai slodzei un mehānisko transportlīdzekļu un piekabju nobraukumu."

16.a punkts

Grozījumi Regulā (ES) 2018/956 (HDV monitorings un ziņošana)

Regulu (ES) 2018/956 groza šādi:

(a) regulas 3. pantu aizstāj ar šādu:

"3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro definīcijas, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK, Regulā (EK) Nr. 595/2009 un [HDV CO2 standartu regulā] .":

b) regulas 4. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Sākot no 2019. gada 1. janvāra, dalībvalstis veic I pielikuma A daļā norādīto datu monitoringu attiecībā uz jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas pirmo reizi reģistrēti Savienībā.

Līdz katra gada 30. septembrim, sākot no 2020. gada, dalībvalstu kompetentās iestādes paziņo Komisijai minētos datus par iepriekšējo pārskata periodu no 1. jūlija līdz 30. jūnijam saskaņā ar II pielikumā izklāstītajām ziņošanas procedūrām.

Attiecībā uz 2019. gadu dati, kas paziņoti 2020. gada 30. septembrī, ietver datus, kas monitorēti no 2019. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 30. jūnijam.

Datiem par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri iepriekš bijuši reģistrēti ārpus Savienības, netiek veikts monitorings un ziņošana, ja vien minētā reģistrācija nav notikusi mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Savienībā.";

c) regulas 5. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. No I pielikuma B daļas 1. punktā izklāstītajiem sākuma gadiem lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji veic I pielikuma B daļas 2. punktā norādīto datu monitoringu katram jaunam lielas noslodzes transportlīdzeklim.



Līdz katra gada 30. septembrim no sākuma gada, kas norādīts I pielikuma B daļas 1. punktā, lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji saskaņā ar II pielikumā izklāstīto ziņošanas procedūru paziņo Komisijai minētos datus par katru jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli, kura simulācijas datums ir iepriekšējā ziņošanas periodā no 1. jūlija līdz 30. jūnijam.

Attiecībā uz 2019. gadu ražotāji paziņo datus par katru jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli, kura simulācijas datums ir periodā no 2019. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 30. jūnijam.

Simulācijas datums ir datums, par kuru ziņots saskaņā ar I pielikuma B daļas 2. punkta 71. ailī.";

d) regulas 10. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Komisija līdz katra gada 30. aprīlim publicē ikgadējo ziņojumu, kurā ietver savu analīzi par dalībvalstu un ražotāju nosūtītajiem datiem par iepriekšējo pārskata periodu.";

e) regulas II pielikuma 3.2. punktu aizstāj ar šādu:

"3.2. Datus par lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti iepriekšējā pārskata periodā un ierakstīti reģistrā, publisko līdz katra gada 30. aprīlim, sākot no 2021. gada, izņemot datus no ailēm, kas norādītas 6. panta 1. punktā."

#### 16.b pants

#### Grozījumi Regulā (EK) Nr. 661/2009

Regulu (EK) Nr. 661/2009 groza šādi:

a) regulas 1. pantā iekļauj šādu 4) punktu:

"4. O kategorijas jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz to ekoloģiskajiem raksturlielumiem.";

b) regulas 14. panta 3. punktā pievieno šādus c) un d) apakšpunktus:

"c) pasākumus, ar kuriem izvērtē O kategorijas transportlīdzekļu raksturlielumus attiecībā uz to ietekmi uz mehānisko transportlīdzekļu CO2 emisijām, degvielas patēriņu, elektroenerģijas patēriņu un braukšanas diapazonu elektriskā režīmā;

d) **tehniskās prasības** lietderīgās slodzes mērīšanai un reģistrēšanai O kategorijas transportlīdzekļos."

*17. pants  
Stāšanās spēkā*

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

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs*

**I PIELIKUMS****Vidējo īpatnējo emisiju, vidējās īpatnējās emisijas mērkrādītāja un emisiju pārsnieguma aprēķināšana****1. TRANSPORTLĪDZEKĻU APAKŠGRUPAS**

Visus jaunus lielas noslodzes transportlīdzekļus iedala kādā no 1. tabulā norādītajām apakšgrupām atbilstoši tabulas nosacījumiem.

**1. tabula. Transportlīdzekļu apakšgrupas (sg)**

<b>Lielas noslodzes transportlīdzekļi</b>	<b>Kabīnes veids</b>	<b>Motora jauda</b>	<b>Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg)</b>
Kravas automobiļi ar kravas nodalījumu, 4x2 asu konfigurāciju un tehniski pieļaujamo maksimālo masu > 16 tonnas	Visi	<170 kW	<b>4-UD</b>
	Kabīne bez guļvietas	≥170 kW	<b>4-RD</b>
	Kabīne ar guļvietu	≥170 kW and <265 kW	
	Kabīne ar guļvietu	≥265 kW	<b>4-LH</b>
Kravas automobiļi ar kravas nodalījumu un 6x2 asu konfigurāciju	Kabīne bez guļvietas	Visi	<b>9-RD</b>
	Kabīne ar guļvietu		<b>9-LH</b>
Vilcēji ar 4x2 asu konfigurāciju un tehniski pieļaujamo maksimālo masu > 16 tonnas	Kabīne bez guļvietas	Visi	<b>5-RD</b>
	Kabīne ar guļvietu	< 265 kW	
	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	<b>5-LH</b>
Vilcēji ar 6x2 asu konfigurāciju	Kabīne bez guļvietas	Visi	<b>10-RD</b>
	Kabīne ar guļvietu		<b>10-LH</b>

"Kabīne ar guļvietu" ir kabīnes veids, kam aiz vadītāja sēdekļa ir nodalījums, kuru paredzēts izmantot gulēšanai, kā norādīts Regulā (ES) Nr. 2018/956.

"Kabīne bez guļvietas" ir tāds kabīnes veids, kas nav kabīne ar guļvietu.

Ja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli nevar iedalīt kādā transportlīdzekļu apakšgrupā, jo nav pieejama informācija par kabīnes veidu vai motora jaudu, to iedala tālo pārvadājumu (LH) apakšgrupā atbilstīgi tā šasijas veidam (kravas automobilis ar kravas nodalījumu vai vilcējs) un asu konfigurācijai (4x2 vai 6x2).

Ja jauns lielas noslodzes transportlīdzeklis ir iedalīts 4-UD apakšgrupā, bet dati par CO<sub>2</sub> emisijām (g/km) UDL vai UDR ekspluatācijas profiliem, kas norādīti 2.1. punkta 2. tabulā, nav pieejami, attiecīgo jauno lielas noslodzes transportlīdzekli iedala 4-RD apakšgrupā.

## 2. RAŽOTĀJA VIDĒJO ĪPATNĒJO EMISIJU APRĒĶINS

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

Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa  $v$ , kas iedalīts apakšgrupā  $sg$ , īpatnējās emisijas ( $CO_{2v}$ ) (g/km) aprēķina atbilstoši šādai formulai:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

kur:

$\sum mp$  ir visu 2. tabulā ietverto ekspluatācijas profilu  $mp$  summa;

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

$W_{sg,mp}$  ir 2. tabulā norādītais ekspluatācijas profila svērums;

$CO_{2v,mp}$  ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa  $v$  CO<sub>2</sub> emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam  $mp$  un paziņotas saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2018/956.

Bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļa īpatnējā CO<sub>2</sub> emisija ir 0 g CO<sub>2</sub>/km.

Profesionāla transportlīdzekļa īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas ir vidējās CO<sub>2</sub> emisijas (g/km), kas paziņotas saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2018/956.

2. tabula. Eksploatācijas profila svērumi ( $W_{sg,mp}$ )

Transportlīdzekļu apakšgrupa  ( <i>sg</i> )	Eksploatācijas profils <sup>1</sup> ( <i>mp</i> )						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

<sup>1</sup>Eksploatācijas profila definīcijas

<b>RDL</b>	Mazu kravu reģionālās piegādes
<b>RDR</b>	Raksturīgu kravu reģionālās piegādes
<b>LHL</b>	Mazu kravu tālie pārvadājumi
<b>LHR</b>	Raksturīgu kravu tālie pārvadājumi
<b>UDL</b>	Mazu kravu piegādes pilsētvidē
<b>UDR</b>	Raksturīgu kravu piegādes pilsētvidē
<b>REL</b>	Mazu kravu reģionālās piegādes ( <i>EMS</i> )
<b>RER</b>	Raksturīgu kravu reģionālās piegādes ( <i>EMS</i> )
<b>LEL</b>	Mazu kravu tālie pārvadājumi ( <i>EMS</i> )
<b>LER</b>	Raksturīgu kravu tālie pārvadājumi ( <i>EMS</i> )

## 2.2. Apakšgrupas visu ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā apakšgrupas *sg* visu jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas (g/tkm) (*avgCO2<sub>sg</sub>*) aprēķina šādi:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

kur:

- $\sum v$  ir visu ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu summa apakšgrupā *sg* (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 4. panta a) punktu;
- CO<sub>2v</sub> ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;
- V<sub>sg</sub> ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā *sg* (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 4. panta a) punktu;
- PL<sub>sg</sub> ir apakšgrupas *sg* transportlīdzekļu vidējā lietderīgā slodze, kas noteikta 2.5. punktā.

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

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

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{minimāli } 0,97$$

kur:

- V* ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 4. panta a) punktu.
- V<sub>conv</sub>* ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 4. panta a) punktu, izņemot bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus;
- V<sub>zlev</sub>* ir *V<sub>in</sub>* un *V<sub>out</sub>* summa,

kur:

$V_{in} = \sum_v \square (1 + (1 - CO2_v/350))$   
un  $\sum_v \square$  ir visu tādu jaunu bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu summa, kuru raksturlielumi noteikti 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunktā;

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

$V_{out}$  ir 2. panta 1. punkta otrajā daļā norādīto kategoriju bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits, kas reizināts ar 2, un maksimāli 1,5 % no  $V_{conv}$ .

#### 2.4. Ražotāja transportlīdzekļu daļas apakšgrupā aprēķināšana

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

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

kur:

$V_{sg}$  ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā  $sg$  (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 4. panta a) punktu;

$V$  ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 4. panta a) punktu.

#### 2.5. Visu apakšgrupas transportlīdzekļu vidējās lietderīgās slodzes vērtību aprēķināšana

Apakšgrupas  $sg$  transportlīdzekļa vidējās lietderīgās slodzes vērtību  $PL_{sg}$  aprēķina šādi:

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

kur:

$\sum_{mp}$  ir visu ekspluatācijas profilu  $mp$  summa;

$W_{sg,mp}$ , ir 2.1. punkta 2. tabulā norādītais ekspluatācijas profila svērums;

$PL_{sg,mp}$  ir lietderīgās slodzes vērtība, kas attiecināta uz apakšgrupas  $sg$  transportlīdzekļiem ekspluatācijas profilā  $mp$ , kā norādīts 3. tabulā.

3. tabula. Lietderīgās slodzes vērtības  $PL_{sg, mp}$  (tonnās)

Transportlīdzekļu apakšgrupa $sg$	Ekspluatācijas profils <sup>1</sup> $mp$									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

<sup>1</sup> Sk. ekspluatācijas profila definīcijas 2.1. punkta 2. tabulā.

## 2.6. Nobraukuma un lietderīgās slodzes svēruma koeficienta aprēķināšana

Apakšgrupas  $sg$  nobraukuma un lietderīgās slodzes svēruma koeficients ( $MPW_{sg}$ ) ir ikgadējā nobraukuma (norādīts 4. tabulā) un apakšgrupas lietderīgās slodzes vērtības (norādīta 2.5. punkta 3. tabulā) reizinājums, kas normalizēts līdz apakšgrupas 5-LH attiecīgajai vērtībai, un to aprēķina šādi:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

kur:

$AM_{sg}$  ir ikgadējais nobraukums, kas attiecīgās apakšgrupas transportlīdzekļiem norādīts 4. tabulā;

$AM_{5-LH}$  ir ikgadējais nobraukums, kas apakšgrupai 5-LH norādīts 4. tabulā;

$PL_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.5. punktā;

$PL_{5-LH}$  ir apakšgrupas 5-LH vidējās lietderīgās slodzes vērtība, kas noteikta 2.5. punktā.



#### 4. tabula. Ikgadējais nobraukums

Transportlīdzekļa apakšgrupa <i>sg</i>	Ikgadējais nobraukums $AM_{sg}$ (km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

#### 2.7. Regulas 4. pantā minēto ražotāja vidējo īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju (g/tkm) aprēķināšana

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas (g/tkm) ( $CO_2$ ) aprēķina šādi:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

kur:

- $\sum_{sg}$  ir visu apakšgrupu summa;
- $ZLEV$  ir vērtība, kas noteikta 2.3. punktā;
- $share_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;
- $MPW_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā;
- $avgCO_{2sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā.

#### 3. REGULAS 1. PANTĀ MINĒTO ATSAUCES CO<sub>2</sub> EMISIJU APRĒĶINĀŠANA

Katras apakšgrupas *sg* atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas ( $rCO_{2sg}$ ), pamatojoties uz visu ražotāju visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem pārskata periodā, aprēķina šādi:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v}/PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

kur:

- $\sum_v$  ir visu jauno pārskata periodā reģistrēto lielas noslodzes transportlīdzekļu summa apakšgrupā *sg* (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 1. panta otro daļu;

$CO2_v$	ir transportlīdzekļa $v$ īpatnējās $CO_2$ emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu, vajadzības gadījumā pielāgojot atbilstoši II pielikumam;
$rV_{sg}$	ir visu jauno <u>pārskata periodā</u> reģistrēto lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā $sg$ (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 1. panta otro daļu;
$PL_{sg}$	ir apakšgrupas $sg$ transportlīdzekļu vidējā lietderīgā slodze, kas noteikta 2.5. punktā.

#### 4. REGULAS 6. PANTĀ MINĒTO RAŽOTĀJA ĪPATNĒJĀS EMISIJAS MĒRĶRĀDĪTĀJU APRĒĶINĀŠANA

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā, sākot ar 2025. gada 1. jūliju un turpmāk, īpatnējās emisijas mērķrādītāju  $T$  aprēķina šādi:

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

kur:

$\sum_{sg}$  ir visu apakšgrupu summa;

$share_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2. iedaļas 4. punktā;

$MPW_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2. iedaļas 6. punktā;

$rf$  ir  $CO_2$  emisiju samazināšanas mērķrādītājs (%), kas piemērojams konkrētajā pārskata periodā;

$rCO2_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 3. iedaļā.

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

##### 5.1. Emisijas kredītvienību $CO_2$ samazinājuma trajektorijas aprēķināšana

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā  $Y$  gados laikposmā no 2019. līdz 2030. gadam  $CO_2$  emisijas trajektoriju ( $ET_Y$ ) nosaka šādi:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

kur:

$\sum_{sg} (...)$  ir visu apakšgrupu summa;

$share_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2. iedaļas 4. punktā;

$MPW_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 2. iedaļas 6. punktā;

$rCO2_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 3. iedaļā;

kur:

pārskata periodos Y gados laikposmā no 2019. līdz 2025. gadam:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

un pārskata periodos Y gados laikposmā no 2026. līdz 2030. gadam:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

$rf_{2025}$  un  $rf_{2030}$  ir CO<sub>2</sub> samazinājuma mērķrādītāji (%), kas attiecīgi piemērojami pārskata periodos 2025. un 2030. gadā [...].

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

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā Y gados laikposmā no 2019. līdz 2029. gadam emisijas kredītvienības ( $cCO_2Y$ ) un emisijas parādvienības ( $dCO_2Y$ ) aprēķina šādi:

*Ja  $CO_2Y < ET_Y$ :*

$$cCO_2Y = (ET_Y - CO_2Y) \times V_Y \quad \text{un}$$

$$dCO_2Y = 0$$

*Ja  $CO_2Y > T_Y$  2025.–2029. gadā:*

$$dCO_2Y = (CO_2Y - T_Y) \times V_Y \quad \text{un}$$

$$cCO_2Y = 0$$

*Visos pārējos gadījumos  $dCO_2Y$  un  $cCO_2Y$  ir 0,*

kur:

$ET_Y$  ir ražotāja emisijas trajektorija pārskata periodā Y gadā, kas noteikta saskaņā ar 5.1. punktu;

$CO_2Y$  ir vidējās īpatnējās emisijas pārskata periodā Y gadā, kas noteiktas saskaņā ar 2.7. punktu;

$T_Y$  ir ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītājs pārskata periodā Y gadā, kas noteikts saskaņā ar 4. iedaļu;

$V_Y$  ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits pārskata periodā Y gadā (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 4. panta a) punktu.

### 5.3. Emisijas parādvienību ierobežojums

Katram ražotājam emisijas parādvienību ierobežojumu ( $limCO_2$ ) nosaka šādi:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

kur:

$T_{2025}$  ir ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītājs pārskata periodā 2025. gadā, kas noteikts saskaņā ar 4. iedaļu;

$V_{2025}$  ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits pārskata periodā 2025. gadā (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 4. panta a) punktu.

### 5.4. Emisijas kredītvienības, kas iegūtas pirms 2025. gada

Emisijas parādvienības, kas iegūtas pārskata periodā 2025. gadā, samazina par summu ( $redCO_2$ ), kura atbilst pirms šā pārskata perioda iegūtajām emisijas kredītvienībām un kuru katram ražotājam nosaka šādi:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2Y)$$

kur:

$\min$  ir divu iekavās norādīto vērtību minimums;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  ir summa pārskata periodos Y gados laikposmā no 2019. līdz 2024. gadam:

$dCO_{2025}$  ir emisijas parādvienības pārskata periodā 2025. gadā, ko nosaka saskaņā ar 5.2. punktu;

$cCO_2Y$  ir emisijas kredītvienības pārskata periodā Y gadā, ko nosaka saskaņā ar 5.2. punktu;

## 6. REGULAS 8. PANTA 2. PUNKTĀ MINĒTĀ RAŽOTĀJA EMISIJU PĀRSNIEGUMA NOTEIKŠANA

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā, sākot ar 2025. gadu, emisiju pārsnieguma vērtību ( $exeCO_2Y$ ) nosaka šādi (ja vērtība ir pozitīva):

pārskata periodam 2025. gadā

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_2Y - limCO_2$$

pārskata periodiem Y gados laikposmā no 2026. līdz 2028. gadam

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{I=2025}^{Y-1} exeCO2_I - redCO2 - limCO2$$

pārskata periodam 2029. gadā

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

pārskata periodiem **Y gados, sākot ar 2030. gadu un turpmāk**

$$exeCO2_y = (CO2_y - T_y) \times V_y$$

kur:

$\sum_{I=2019}^{2025}$  ir summa pārskata periodos Y gados laikposmā no 2019. līdz 2025. gadam;

$\sum_{I=2025}^Y$  ir summa pārskata periodos I gadā laikposmā no 2025. līdz Y gadam;

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

$\sum_{J=2025}^{2028}$  ir summa pārskata periodos J gados laikposmā no 2025. līdz 2028. gadam;

$\sum_{I=2025}^{2029}$  ir summa pārskata periodos I gados laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam;

$dCO2_Y$  ir emisijas parādvienības pārskata periodā Y gadā, ko nosaka saskaņā ar 5.2. punktu;

$cCO2_Y$  ir emisijas kredītvienības pārskata periodā Y gadā, ko nosaka saskaņā ar 5.2. punktu;

$limCO2$  ir emisijas parādvienību ierobežojums, ko nosaka saskaņā ar 5.3. punktu;

$redCO2$  ir emisijas parādvienību samazinājums pārskata periodā 2025. gadā, ko nosaka saskaņā ar 5.4. punktu.

Visos pārējos gadījumos emisiju pārsnieguma vērtība  $exeCO2_Y$  ir 0.

## II PIELIKUMS

### Pielāgošanas procedūras

#### 1. LIETDERĪGĀS SLODZES PIELĀGOŠANAS KOEFICIENTI, KAS MINĒTI 12. PANTA 1. PUNKTA C) APAKŠPUNKTĀ

Ievērojot 10. panta 2. punkta a) apakšpunkta noteikumus, lai aprēķinātu 1. pantā minētās atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas, ekspluatācijas profila svērumus un lietderīgās slodzes vērtības, kas piemērojamas pārskata periodā, kurā stājas spēkā 12. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētās izmaiņas attiecībā uz visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, izmanto un lielas noslodzes transportlīdzekļa v CO<sub>2</sub> emisijas (g/km), kas noteiktas I pielikuma 2.1. punkta 2. tabulā minētajam ekspluatācijas profilam *mp*, pielāgo šādi:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

kur:

*sg* ir apakšgrupa, kurā iekļauts transportlīdzeklis *v*;

$CO_2(RP)_{v,mp}$  ir transportlīdzekļa *v* īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam *mp* un pamatojas uz [...] monitoringa datiem attiecīgajā pārskata periodā, kuri paziņoti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2018/956;

$PL(RP)_{sg, mp}$  ir lietderīgās slodzes vērtība, kas attiecināta uz apakšgrupas *sg* transportlīdzekli *v* ekspluatācijas profilā *mp* attiecīgajā pārskata periodā atbilstoši I pielikuma 2.5. punkta 3. tabulai nolūkā noteikt [...] monitoringa datus attiecīgajā pārskata periodā, kuri paziņoti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2018/956;

$PL_{sg, mp}$  ir lietderīgās slodzes vērtība, kas attiecināta uz apakšgrupas *sg* transportlīdzekļiem ekspluatācijas profilā *mp* pārskata periodā, kurā spēkā stājas 12. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētās izmaiņas attiecībā uz visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, saskaņā ar I pielikuma 2.5. punkta 3. tabulu;

$PL_{sg, mp}$  ir lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficients, kas noteikts 5. tabulā.

5. tabula. Lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficienti  $PLa_{sg, mp}$

$PLa_{sg, mp}$ (1/t)		Ekspluatācijas profili $mp^1$				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Transportlīdzekļa apakš grupas $sg$	4-UD	0,026	neattiecas	0,015	neattiecas	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

<sup>1</sup> Sk. ekspluatācijas profila definīcijas I pielikuma 2. iedaļas 1. punktā.

## 2. PIELĀGOŠANAS KOEFICIENTI, KAS MINĒTI 10. PANTA 2. PUNKTA B) APAKŠPUNKTĀ

Ievērojot 10. panta 2. punkta b) apakšpunkta noteikumus, lai aprēķinātu 1. pantā minētās atsauces CO<sub>2</sub> emisijas, ekspluatācijas profila svērumus un lietderīgās slodzes vērtības, kas piemērojamas pārskata periodā, kurā stājas spēkā 12. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētās izmaiņas attiecībā uz visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, izmanto un lielas noslodzes transportlīdzekļa  $v$  CO<sub>2</sub> emisijas (g/km), kas noteiktas I pielikuma 2.1. punktā minētajam ekspluatācijas profilam  $mp$ , pielāgo šādi:

$$CO2_{v, mp} = CO2(RP)_{v, mp} \times (\sum_r s_{r, sg} \times CO2[... ]_{r, mp}) / (\sum_r s_{r, sg} \times CO2(RP)_{r, mp})$$

kur:

$\sum_r$  ir visu apakšgrupas  $sg$  reprezentatīvo transportlīdzekļu  $r$  summa;

$sg$  ir apakšgrupa, kurā iekļauts transportlīdzeklis  $v$ ;

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

$CO2(RP)_{v, mp}$  ir transportlīdzekļa  $v$  īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam  $mp$  un pamatojas uz [...] monitoringa datiem attiecīgajā pārskata periodā, kuri paziņoti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$

ir reprezentatīvā transportlīdzekļa  $r$  īpatnējās  $CO_2$  emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam  $mp$  saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem pārskata periodā, kurā tika noteikts  $CO_2(RP)_{v,mp}$ ;

$CO_{2r,mp}$

ir reprezentatīvā transportlīdzekļa  $r$  īpatnējās  $CO_2$  emisijas, kas noteiktas ekspluatācijas profilam  $mp$  saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem pārskata periodā, kurā stājas spēkā 12. panta 2. punktā minētās izmaiņas attiecībā uz visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Reprezentatīvo transportlīdzekļi nosaka atbilstoši 12. panta 3. punktā norādītajai metodikai.

---