

Briselē, 2017. gada 2. jūnijā
(OR. en)

9939/17

Starpiestāžu lieta:
2017/0111 (COD)

CLIMA 166
ENV 570
TRANS 245
MI 473
CODEC 974

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2017. gada 1. jūnijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2017) 279 final
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2017) 279 *final*.

Pielikumā: COM(2017) 279 *final*

Briselē, 31.5.2017.
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

**par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa
monitoringu un ziņošanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• PRIEKŠLIKUMA PAMATOJUMS UN MĒRĶI

Šīs Komisijas galvenie politiskie mērķi ir radīt darbvietas un nodrošināt izaugsmi un ieguldījumus, un šajā kontekstā īstenot pāreju uz tīru enerģiju visiem Eiropas iedzīvotājiem. Tā pamatā ir investīciju plāns Eiropas reindustrializācijai, kas balstās uz jauniem uzņēmējdarbības modeļiem un progresīvākajām tehnoloģijām. Vidēja termiņa un ilgtermiņa mērķis ir panākt aprites ekonomiku ar zemu oglekļa emisiju līmeni.

Transporta kontekstā, jo īpaši attiecībā uz kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, t. i., lielas noslodzes transportlīdzekļiem (*HDV*), Komisijas vīzija ir nodrošināt Eiropas pilsoņiem un uzņēmumiem piekļuvi godīgai, ilgtspējīgai un konkurētspējīgai mobilitātei.

ES tirgū laistu jaunu *HDV* CO₂ emisijām un degvielas patēriņam līdz šim nav veikta sertifikācija, kā arī nav noteiktas monitoringa un ziņošanas prasības. Šis informācijas trūkums rada trīs tālāk minētās problēmas saistībā ar *HDV*:

- (1) ***tiek zaudētas iespējas veidot politiku, lai samazinātu degvielas rēķinus pārvadātājiem.*** Kravu pārvadātāju izdevumi par degvielu var pārsniegt ceturto daļu to darbības izmaksu¹, un viņi uzskata degvielas patēriņa efektivitāti par savu galveno iegādes kritēriju. Lai gan *HDV* degvielas patēriņa efektivitāte pēdējo desmitgažu laikā ir uzlabojusies, daudziem no vairāk nekā pusmiljona pārvadājumu uzņēmumu, kas lielākoties ir MVU, vēl nav piekļuves standartizētai informācijai, kas ļautu novērtēt degvielas patēriņa efektivitātes tehnoloģijas un salīdzināt kravas automobiļus, lai pieņemtu pamatotākos iegādes lēmumus un samazinātu degvielas izmaksas. Laika gaitā neietaupītā degviela ir kumulatīvi palielinājusi ES atkarību no fosilā kurināmā importa, un tāpēc tā ir neizmantota iespēja samazināt degvielas importu;
- (2) ***palielinās konkurence transportlīdzekļu ražotāju vidū.*** Saskaņā ar nozares datiem 2015. gadā kravas automobiļu eksports radīja tirdzniecības bilances pārpalikumu 5,1 miljarda EUR apmērā. ES *HDV* ražošanas nozare ir daļa no autobūves nozares, kas rada 12,1 miljonu tiešo un netiešo darbvietu Eiropā (5,6 % no visām ES darbvietām)². ES *HDV* ražotāji izjūt pieaugošu globālo konkurences spiedienu. Būtiski tirgi, piemēram, ASV, Kanāda, Japāna un Ķīna pēdējo gadu laikā ir ieviesuši sertifikāciju un degvielas patēriņa efektivitātes pasākumus degvielas patēriņa un/vai emisiju standartu formā, lai veicinātu inovācijas un strauji uzlabotu transportlīdzekļu efektivitāti. Pilsētas autobusu tirgū palielinās konkurence ar elektriskajiem transportlīdzekļiem, jo īpaši ar Ķīnas ražotājiem. Nozarei būs jāņem vērā tehnoloģiskie uzlabojumi šajos tirgos, lai saglabātu savu pašreizējo tirgus pozīciju;
- (3) ***šķērslis tādas politikas veidošanai, kas samazinātu siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē.*** ES *HDV* nozare ir ievērojams

¹ Degvielas izmaksu novērtējuma pētījumi ir iekļauti pievienotā Ietekmes novērtējuma SWD(2017)XXX 5.6. iedaļā un 8. pielikumā.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

SEG emisiju avots. 2014. gadā SEG emisijas no *HDV* sasniedza 5 % no kopējām ES emisijām, piekto daļu no visām transporta emisijām un aptuveni ceturto daļu no autotransporta emisijām³. Laikā no 1990. līdz 2014. gadam kopējās transporta SEG emisijas⁴ ir palielinājušās par 20 % un *HDV* emisijas — par 14 %⁵. Bez turpmākas rīcības *HDV* oglekļa dioksīda (CO₂) emisiju pieaugums laikā no 2010. līdz 2030. gadam būs 10 %⁶. Tajā pašā laikā ES ir izvirzījusi tādus ambiciozus mērķus SEG emisiju samazināšanai līdz 2030. gadam, kuru sasniegšana jāsekmē arī transporta nozarei. ES kopējais iekšējo emisiju samazināšanas mērķis ir līdz 2030. gadam panākt samazinājumu vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeņiem. Tas rentablā veidā ir sadalīts samazinājumos, kas jāpanāk līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gada emisiju līmeņiem, par 43 % emisijām ES emisiju kvotu tirdzniecības sistēmas (*ETS*) nozarēm un par 30 % *ETS* neietilpstošām nozarēm, tostarp transporta nozarei. Turklāt dalībvalstu transporta emisijas *ETS* neietilpstošajās nozarēs, uz ko attiecas Regula par kopīgiem centieniem, svārstās diapazonā no 21 % līdz 69 % no kopējām valstu emisijām. Lai gan nav noteikti konkrēti nozares mērķi 2030. gadam, saskaņā ar Regulu par kopīgiem centieniem transporta nozarei, tāpat kā celtniecības, lauksaimniecības un atkritumu nozarei, arī jāveicina emisiju samazināšanas mērķu sasniegšana *ETS* neietilpstošajās nozarēs.

Tāpēc Komisija rīkojas, lai novērstu šo informācijas trūkumu.

Pirmkārt, Komisija ir izstrādājusi simulācijas programmatūru — Transportlīdzekļu patērētās enerģijas aprēķināšanas rīku (*VECTO*), lai jauniem *HDV* salīdzināmā un rentablā veidā aprēķinātu degvielas patēriņu un CO₂ emisijas.

Otrkārt, saskaņā ar pastāvošajiem tipa apstiprināšanas tiesību aktiem Komisija ir ierosinājusi jaunu regulu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanai jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem (tā saucamā sertifikācijas regula)⁷. Piemērojot Komisijas Regulu par sertifikāciju, būs jāveic CO₂ emisiju un degvielas patēriņa simulācija ar *VECTO* rīku katram jaunam *HDV*, uz ko attiecas šī regula un kas tiek laists ES tirgū. Transportlīdzekļu ražotāji paši veiks simulāciju, pamatojoties uz sertificētajiem transportlīdzekļa detaļu ievaddatiem un sertificētu šādu datu iegūšanas, pārvaldīšanas un piemērošanas procesu.

Sertifikācija daļēji novērsīs konstatēto informācijas trūkumu. Informācija par konkrēta transportlīdzekļa veikspēju būs pieejama tikai individuāliem šī transportlīdzekļa pircējiem un iestādēm valstīs, kur šis transportlīdzeklis ir reģistrēts.

Treškārt, Komisija tagad piedāvā veikt monitoringu un ziņošanu par CO₂ emisijām no jauniem *HDV*, kas jāsertificē, lai novērstu informācijas trūkumu un nodrošinātu pilnīgu tirgus pārredzamību. Šajā trešajā solī tiktu veikts visu attiecīgo datu, ko aprēķinājuši ražotāji saskaņā ar sertifikācijas metodoloģiju, monitorings, un tie tiktu ziņoti un publicēti ES līmenī. Tādējādi dati būtu pieejami visām ieinteresētajām personām.

Tas ļautu pārvadātājiem piekļūt informācijai par līdzīgas specifiskācijas dažādu marku kravas automobiļu veikspēju, kas ļautu pieņemt pamatotākus iegādes lēmumus.

³ SEG uzskaites dati 2016. gadam <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Iekļaujot starptautisko aviāciju, bet izslēdzot starptautisko kuģošanu.

⁵ SEG uzskaites dati 2016. gadam <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ ES atsaucis scenārijs 2016. gadam. Enerģija, transports un SEG emisijas — tendences līdz 2050. gadam.

⁷ Direktīva 2007/46/EK <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

Transportlīdzekļu ražotāji spētu salīdzināt savu transportlīdzekļu un citu marku transportlīdzekļu veiktspēju, tādējādi veicinot inovācijas.

Valsts iestādēm būtu pieeja visaptverošiem datiem tādas politikas veidošanai un īstenošanai, kas sekmētu tādu kravas automobiļu izmantošanu, kuriem ir lietderīgāks degvielas patēriņš, piemēram, apliekot ar nodokli vai piemērojot maksu par ceļu lietošanu. Citādi tas nebūtu iespējams, jo dalībvalstīm būtu piekļuve tikai *VECTO* datiem par transportlīdzekļiem, kas reģistrēti to teritorijā. Visbeidzot, tas ļautu analizēt datus, piemēram, novērtēt konkrētu tehnoloģiju izplatību.

Tas arī ir vajadzīgs solis, lai īstenotu un ieviestu turpmākus CO₂ emisiju standartus *HDV* transportlīdzekļiem. Monitoringa un ziņošanas sistēma ir jo īpaši nepieciešama, lai novērtētu šādu turpmāku standartu ievērošanu, kā tas notiek vieglo automobiļu un furgonu gadījumā.

- **ATBILSTĪBA SPĒKĀ ESOŠAJIEM NOTEIKUMIEM KONKRĒTAJĀ POLITIKAS JOMĀ**

Ar šo priekšlikumu tiek īstenots 2014. gada paziņojums par Smagdarba transportlīdzekļu degvielas patēriņa un CO₂ emisiju samazināšanas stratēģiju. *HDV* stratēģijā tika paziņots par īstenošanas pasākumu, ar kuru nosaka ES tirgū laistu jaunu *HDV* CO₂ emisiju sertifikācijas procedūru, kurā emisijas aprēķina ar *VECTO* simulācijas rīku, kā arī par tiesību akta priekšlikumu šo emisiju monitoringam un ziņošanai.

Ar šo priekšlikumu tiek īstenota arī 2016. gada Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģiju, kuras mērķi ir siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu autotransporta nozarē par vismaz 60 % 2050. gadā salīdzinājumā ar 1990. gada līmeņiem un radikālu gaisu piesārņojošo vielu emisijas samazināšanu. Stratēģijā arī paziņots, ka Komisija paātrinās analītisko izpēti par CO₂ emisijas standartu izstrādes iespējām, lai sagatavotu tiesību akta priekšlikumu šīs Komisijas pilnvaru laikā.

Visbeidzot, šis priekšlikums arī atvieglos metodoloģijas izstrādi infrastruktūras lietošanas maksas diferencēšanai jauniem *HDV* atbilstoši CO₂ emisijām, atbalstot “*Eurovignette*” direktīvas pārskatīšanas īstenošanu.

- **ATBILSTĪBA CITIEM SAVIENĪBAS POLITIKAS VIRZIENIEM**

Šis priekšlikums ir saderīgs ar ES apņemšanos saskaņā ar 2030. gada klimata un enerģētikas politikas satvaru līdz 2030. gadam samazināt iekšzemes emisijas par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Īstenojot daļu no šīs apņemšanās, 2016. gada jūlijā Komisija ierosināja Regulu par saistošu ikgadēju siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu dalībvalstīs periodā no 2021. līdz 2030. gadam (Regula par kopīgiem centieniem) nozarēs, kas neietilpst emisiju kvotu tirdzniecības sistēmā (t. i., transporta, celtniecības, lauksaimniecības un atkritumu nozarē).

Šis priekšlikums ir arī saderīgs ar Komisijas 2016. gada priekšlikumu pārskatīt Energoefektivitātes direktīvu, nosakot saistošu pamatmērķi ES līmenī 30 % apmērā, lai uzlabotu energoefektivitāti līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar ierasto darbību.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• JURIDISKAIS PAMATS

Līguma par Eiropas Savienības darbību 191.–193. pantā ir noteiktas un precizētas ES kompetences klimata pārmaiņu jomā. Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir LESD 192. pants.

• SUBSIDIARITĀTE

ES darbība ir pamatota, ņemot vērā klimata pārmaiņu pārrobežu ietekmi un nepieciešamību aizsargāt vienotus degvielas, transportlīdzekļu un pārvadājumu pakalpojumu tirgus.

Turklāt jaunos *HDV*, kas reģistrēti konkrētā dalībvalstī, bieži vien izgatavo ražotājs kādā citā dalībvalstī. Tāpēc monitoringam valsts līmenī, nevis ES līmenī, būtu nepieciešama plaša dalībvalstu sadarbība; dalībvalstu tiesību aktu un politikas prakses atšķirību dēļ nevarētu garantēt viendabīgus monitoringa datus. Būtu grūti nodrošināt datu salīdzināmību un pilnīgumu, kas radītu ES tirgus sadrumstalotību un tirgus pārredzamības zudumu.

Kopējas datubāzes, kas satur visu dalībvalstu monitoringa datus, trūkums jo īpaši traucētu šos datus izmantot transportlīdzekļu pircējiem un politikas veidotājiem ES līmenī.

Kopīga monitoringa shēma ES līmenī šķiet vistiešākā un vienkāršākā pieeja. Tāda pati pieeja ES līmenī jau tiek izmantota vieglajiem automobiļiem un furgoniem.

• PROPORCIONALITĀTE

Ņemot vērā to, ka priekšlikums ir gan nepieciešams, gan arī potenciāli ekonomiski ienesīgs, tas atbilst proporcionalitātes prasībām — ES mērogā nepieciešamie centieni ir minimāli un izmaksas teju niecīgas salīdzinājumā ar tiem potenciālajiem ieguvumiem visām ieinteresētajām personām, ko radītu tirgus pārredzamība un *HDV* CO₂ emisiju un degvielas patēriņa datu pieejamība.

• INSTRUMENTA IZVĒLE

Lai panāktu saskaņotu ierosināto noteikumu piemērošanu visā ES un iegūtu viendabīgas un salīdzināmas datu kopas, kas radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotājiem un lietotājiem, ir lietderīgi izmantot regulu, kas ir tieši piemērojama un saistoša dalībvalstīm.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

• *EX POST* IZVĒRTĒJUMI/SPĒKĀ ESOŠO TIESĪBU AKTU ATBILSTĪBAS PĀRBAUDE

Šāds izvērtējums nav veikts, jo jautājums pirms tam nav bijis regulēts.

- **APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM**

Komisija organizēja ieinteresēto personu tikšanos, lai saņemtu informāciju par sākotnējo ietekmes novērtējumu un iepazīstinātu ar administratīvo izmaksu novērtējumu, ko veicis ārējs konsultants. No ieinteresētajām personām tika saņemta konstruktīva informācija, un izmaksu novērtējums netika apstrīdēts.

Komisija arī organizēja tiešsaistes sabiedrisko apspriešanos saistībā ar tiesību akta sagatavošanu par *HDV* degvielas patēriņa un CO₂ emisiju monitoringu un ziņošanu⁸. Tika saņemta 121 atbilde no plaša ieinteresēto personu loka, kas izteica savus viedokļus par vajadzību rīkoties, mērķiem, iespējām un gaidāmo ietekmi.

Ieinteresēto personu viedokļi tika iekļauti ietekmes novērtējumā; izvēlētā iespēja ir tā, kurai priekšroku deva lielākā daļa respondentu. Kopsavilkums par apspriešanos ar ieinteresētajām personām ir ietverts šā priekšlikuma ietekmes novērtējuma 2. pielikumā.

- **EKSPERTU ATZINUMU PIEPRASĪŠANA UN IZMANTOŠANA**

Dažādu monitoringa un ziņošanas iespēju izmaksu novērtējumu veica ārpalpojumu sniedzējs (skatīt ietekmes novērtējuma 10. pielikumu). Pētījums lielākoties pamatojas uz intervijām ar valsts reģistrācijas iestādēm un *HDV* ražotājiem, lai apkopotu to viedokļus par dažādajām monitoringa iespējām un saņemtu mērķtiecīgus datus par izmaksām to organizācijās, ņemot vērā pašreizējās procedūras un vajadzīgos pielāgojumus.

Turklāt ietekmes novērtējums balstās uz iepriekšējo ietekmes novērtējumu, kas papildināja 2014. gada Smagdarba transportlīdzekļu degvielas patēriņa un CO₂ emisiju samazināšanas stratēģiju, attiecībā uz citu ietekmju novērtējumu.

- **IETEKMES NOVĒRTĒJUMS**

Ietekmes novērtējums⁹, kas pievienots šim priekšlikumam, ir sagatavots un izstrādāts atbilstīgi piemērojamajām Labāka regulējuma pamatnostādnēm, un Regulējuma kontroles padome ir sniegusi pozitīvu atzinumu. Regulējuma kontroles padomes ieteiktie uzlabojumi ir iekļauti galīgajā redakcijā. Šis ietekmes novērtējums papildina 2014. gada ietekmes novērtējumā veikto analīzi, kura atbalsta *HDV* stratēģiju.

Ietekmes novērtējumā tika apsvērtas iespējas saistībā ar CO₂ emisiju monitoringu un ziņošanu par visiem ES tirgū jaunajiem *HDV* transportlīdzekļiem, kam jāveic sertifikācija to tipa apstiprināšanas ietvaros. Dati, kam jāveic monitorings un kas jāziņo, ietver aptuveni 80 parametrus, kas nepieciešami degvielas patēriņa un CO₂ emisiju noteikšanai katram transportlīdzeklim.

Eiropas Vides aģentūra (EVA) ir piemērotākā iestāde Eiropas līmenī, lai Komisijas vārdā salīdzinātu datus, veidotu jaunu datubāzi un analizētu un veiktu kvalitātes pārbaudes ziņotajiem monitoringa datiem par *HDV*. EVA jau veic šos uzdevumus attiecībā uz ziņotajiem monitoringa datiem par mazas noslodzes transportlīdzekļiem (skatīt ietekmes novērtējuma 8. pielikumu).

⁸ Sabiedriskās apspriešanās rezultāti ir pieejami vietnē http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

⁹ SWD(2017)XXX

Ietekmes novērtējumā ir apsvērti trīs likumdošanas risinājumi attiecībā uz to, kā šādi monitoringa dati ar EVA starpniecību jāziņo Komisijai: 1) valsts iestāžu ziņojumi; 2) *HDV* ražotāju ziņojumi; un 3) gan valsts iestāžu, gan ražotāju ziņojumi.

Pirmā risinājuma gadījumā valsts iestāde ar EVA starpniecību paziņo monitoringa datus Komisijai kopā ar attiecīgo transportlīdzekļu atbilstošajiem reģistrācijas datiem. Šī risinājuma ietvaros var būt grūti panākt pilnīgu monitoringa un ziņošanas digitalizāciju, jo lielākā daļa valsts reģistrācijas iestāžu *HDV* reģistrēšanai joprojām izmanto papīra dokumentus. Tā rezultātā pielāgošana pilnībā digitalizētai monitoringa datu plūsmai varētu būt problemātiska un dārga.

Otrā risinājuma gadījumā *HDV* ražotāji ir atbildīgi par monitoringa datu ziņošanu par katru jaunu transportlīdzekli Komisijai ar EVA starpniecību. Šādā gadījumā monitoringa dati būtu balstīti uz transportlīdzekļu ražotāju rīcībā esošajiem pārdošanas datiem un netiktu ziņots par reģistrācijas datiem. Tā rezultātā ziņotos emisiju datus nevarētu attiecināt uz konkrētu dalībvalsti. Tas negatīvi ietekmētu dalībvalstu spēju izstrādāt efektīvu valsts politiku, lai palielinātu efektīvāko *HDV* transportlīdzekļu izmantošanu.

Trešais risinājums ir vidusceļš. Izraudzītās valsts iestādes — gaidāms, ka lielākā daļa no tām būs valsts reģistrācijas iestādes — katru gadu ar EVA starpniecību ziņotu Komisijai jauno reģistrēto transportlīdzekļu reģistrācijas datus, jo īpaši transportlīdzekļu identifikācijas numuru *VIN*. Transportlīdzekļu ražotāji ar EVA starpniecību iesniegtu Komisijai monitoringa datus, kas atbilstu šiem transportlīdzekļiem. Uz *VIN* numuru pamata EVA apvienos abas datu kopas, lai iegūtu monitoringa datus dalībvalstu līmenī. Šā risinājuma gadījumā tiek nodrošināta pilnīga datu plūsmas digitalizācija, jo ražotāji ir atbildīgi par monitoringa datu ziņošanu, kas sertifikācijas nolūkos jau ir pieejami digitālā formātā.

Trešā iespēja ir vēlamais risinājums. Tas ir visefektīvākais, jo īpaši tāpēc, ka nodrošina digitālu informācijas plūsmu un ietver datus gan valstu, gan ES līmenī, un tā administratīvās izmaksas ir nelielas.

Izvēlētais risinājums, visticamāk, veicinās konkurenci, lai izgatavotu energoefektīvākus transportlīdzekļus un stimulētu inovācijas. Paredzams, ka energoefektīvāku kravu pārvadājumu ietekme vismaz daļēji būs novērojama lielākajā daļā ES ekonomikas nozaru: zemākas ar degvielu saistītas pārvadātāju darbības izmaksas samazinās pārvadājumu cenas, tādējādi ierobežojot izmaksas citās nozarēs un galu galā radot labumu ES patērētājiem.

Gaidāms, ka ietekme uz konkurētspēju un starptautiskā ietekme vidējā termiņā un ilgtermiņā būs pozitīva arī *HDV* ražotājiem, ņemot vērā starptautisko kontekstu, saskaņā ar kuru citos galvenajos tirgos (piemēram, ASV, Kanāda, Japāna un Ķīna) jau ir noteikumi, ar kuriem pieprasa veikt *HDV* degvielas patēriņa efektivitātes uzlabojumus.

Vidējā termiņā un ilgtermiņā gaidāmi ar nodarbinātību saistīti ieguvumi. Inkrementālai iegādāto transportlīdzekļu efektivitātes uzlabošanai vajadzētu radīt CO₂ emisiju ietaupījumus. Gaidāmi arī labvēlīgi, tomēr nelieli citu emisiju samazinājumi. Vienīgās ekonomiskās izmaksas ir administratīvās izmaksas. Gaidāms, ka tās būs niecīgas — aptuveni 1 EUR par transportlīdzekli.

- **NORMATĪVĀ ATBILSTĪBA UN VIENKĀRŠOŠANA**

MVU vai mikrouzņēmumiem nav tiešu ziņošanas pienākumu. Gaidāms, ka pārvadātāji, no kuriem lielākā daļa ir MVU, iegūs no lielākas tirgus pārredzamības. Tas viņiem ļaus pieņemt pamatotākus iegādes lēmumus par labu transportlīdzekļiem ar efektīvāku degvielas patēriņu, kas, ietaupot izmaksas par degvielu, var samazināt to darbības izmaksas un palielināt konkurenci.

Ierosinātajā regulā paredzēts izmantot e-ziņošanu, kas ierobežos administratīvo slogu *HDV* ražotājiem, valstu iestādēm un Komisijai/EVA.

- **PAMATTIESĪBAS**

Šim priekšlikumam nav ietekmes uz pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Ietekme uz budžetu, kas radīsies no ierosinātās regulas ieviešanas, ir ļoti ierobežota (sīkāku informāciju skatīt pievienotajā tiesību akta finanšu pārskatā). Saglabājot kopējos 2014.–2020. gada DFS griestus 2. kategorijā, būtu nepieciešama neliela pārplānošana EVA 2019. un 2020. gadam.

5. CITI ELEMENTI

- **ĪSTENOŠANAS PLĀNI UN UZRAUDZĪBAS, NOVĒRTĒŠANAS UN ZIŅOŠANAS KĀRTĪBA**

Pamatojoties uz dalībvalstu un *HDV* ražotāju sniegto informāciju, Komisija reizi gadā sagatavo ziņojumu. Šis Komisijas ziņojums nodrošinās stingru regulas ieviešanas pārraudzību.

- **KONKRĒTU PRIEKŠLIKUMA NOTEIKUMU SĪKS SKAIDROJUMS**

1. pants. Priekšmets

Šajā pantā ir izskaidroti šīs regulas galvenie pasākumi, proti, pārraudzīt un ziņot informāciju par *HDV*, t. i., kravas automobiļu, autobusu un tālsatiksmes autobusu radītajām CO₂ emisijām un degvielas patēriņu.

2. pants. Darbības joma

Šis pants nosaka regulas darbības jomu un paredz tās transportlīdzekļu kategorijas, kuru reģistrācijas dati, tehniskie dati un, ja iespējams, CO₂ emisijas un degvielas patēriņš ir jāpārtrauga un jāziņo.

3. pants. Definīcijas

Regula ir cieši saistīta ar tipa apstiprināšanas tiesību aktiem un izmanto to pašu terminoloģiju. Lai nodrošinātu konsekveni dažādos tiesību aktos, tiek skaidri noteikts, ka šajā regulā

izmantotā terminoloģija jāsaprot tāpat kā terminoloģija, kas noteikta tipa apstiprināšanas tiesību aktos.

4. pants. Dalībvalstu veiktais monitorings un ziņošana

Pantā ir noteikti galvenie pienākumi, kas dalībvalstīm jāizpilda saistībā ar monitoringa un ziņošanas grafiku, kompetento iestāžu nozīmēšanu un pārraugāmajiem datiem. Tie iekļauj jaunus lielas noslodzes transportlīdzekļus un jaunas piekabes, kas tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā vai arī kas ir bijuši reģistrēti ārpus Savienības, bet mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrēšanas Savienībā.

Attiecībā uz kompetentajām iestādēm ir skaidri norādīts, ka tām iestādēm, kas jau ir atbildīgas par datu monitoringu un ziņošanu saistībā ar mazas noslodzes transportlīdzekļiem, jābūt arī tām iestādēm, kas atbild par lielas noslodzes transportlīdzekļu monitoringu.

I un II pielikums papildina šo noteikumu, nosakot pārraugāmos datu parametrus, kā arī administratīvos monitoringa un ziņošanas procedūras pasākumus.

5. pants. Ražotāju veiktais monitorings un ziņošana

Šajā pantā ir norādīti galvenie pienākumi, kas ražotājiem jāizpilda saistībā ar monitoringa un ziņošanas grafiku, kontaktpunktu nozīmēšanu un pārraugāmajiem datiem.

I un II pielikums papildina šo noteikumu, nosakot pārraugāmos datu parametrus, kā arī administratīvos monitoringa un ziņošanas procedūras pasākumus.

6. pants. Centrālais datu reģistrs lielas noslodzes transportlīdzekļiem

Komisija glabā paziņotos datus publiski pieejamā reģistrā. Reģistru Komisijas vārdā uzturēs EVA, balstoties uz tās gūto pieredzi mazas noslodzes transportlīdzekļu datu reģistra uzturēšanā.

Lai gan lielākā daļa datu ierakstu būs publiski pieejami, noteikti dati var netikt atklāti privāto datu aizsardzības (transportlīdzekļu identifikācijas numuri) un konkurences iemeslu dēļ (detāļu ražotāju nosaukumi).

7. pants. Datu kvalitāte

Augstas kvalitātes dati ir būtiski šīs regulas mērķu sasniegšanai. Tāpēc ir svarīgi skaidri noteikt, ka struktūras, kas ziņo datus, ir atbildīgas par nosūtīto datu kvalitāti un pareizību. Turklāt Komisijai ir iespēja pašai veikt datu kvalitātes verifikāciju, kā arī labot datus, ja iesniegtajos datos ir kļūdas.

8. pants. Ziņojums

Ar EVA starpniecību Komisijai paziņotos datus izmanto ikgadējā ES lielas noslodzes transportlīdzekļu parka, kā arī lielas noslodzes transportlīdzekļu individuālo ražotāju CO₂ emisiju tendenču un attīstības analīzē. Šo ikgadējo analīzi veic Komisija ar EVA atbalstu, un tā kalpo par nozīmīgu ieguldījumu plašākā ikgadējā progresa ziņojumā, kas noteikts ar ierosināto Enerģētikas savienības pārvaldības regulu Enerģētikas savienības valsts kontekstā. Analīze arī dos nozīmīgu ieguldījumu turpmākos iespējamajos politikas pasākumos. Šī

analīze nodrošinās lielāku pārredzamību attiecībā uz tehnoloģiskajām konfigurācijām un ES parka un individuālu transportlīdzekļu rādītājiem CO₂ emisiju un degvielas patēriņa ziņā.

9. un 10. pants. Īstenošanas pasākumi un pilnvaru piešķiršana

Šie panti attiecīgi nodrošina tiesisko pamatojumu, lai Komisija pieņemtu īstenošanas pasākumus un ar deleģēto aktu palīdzību grozītu nebūtiskus elementus I un II pielikumā. Īstenošanas pasākumi papildinās 7. pantu, ļaujot Komisijai paredzēt sīkākus noteikumus un procedūras, kas vajadzīgas ziņoto datu verifikācijai un labošanai. Komisijai deleģētajās pilnvarās ietilpst pārraugāmo datu parametru pielāgošana un atjaunināšana, kā arī dažādie I un II pielikumā noteikto monitoringa procedūru posmi.

11. un 12. pants. Komiteju procedūra un deleģēšanas īstenošana

Šajos pantos ir izklāstīti ar Komiteju procedūru saistītie standarta noteikumi, kas jāizmanto īstenošanas aktu pieņemšanā un 9. panta 2. un 3. punktā minēto deleģēto pilnvaru izmantošanā.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

**par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa
monitoringu un ziņošanu**

(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 atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropadomes 2014. gada 23.–24. oktobra secinājumos par klimata un enerģētikas politikas satvaru laikposmam līdz 2030. gadam ir apstiprināts saistošs mērķrādītājs līdz 2030. gadam visas tautsaimniecības mērogā panākt siltumnīcefekta gāzu emisijas iekšējo samazinājumu vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, un 2016. gada marta sanāsmē šo nostāju vēlreiz apstiprināja.
- (2) Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumos ir noteikts, ka šis mērķrādītājs Savienībai būtu jāsasniedz kopīgi pēc iespējas rentablākā veidā, līdz 2030. gadam panākot samazinājumus salīdzinājumā ar 2005. gadu par 43 % un 30 % attiecīgi nozarēs, kas ietilpst emisiju kvotu tirdzniecības sistēmā (*ETS*) un kas *ETS* neietilpst. Visām dalībvalstīm būtu jāpiedalās šajos centienos, un visām ekonomikas nozarēm, tostarp transporta nozarei, būtu jāsekmē emisiju samazinājumu sasniegšana.
- (3) Komisijas 2016. gada Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija³ noteica mērķi samazināt transporta radītās emisijas vismaz par 60 % līdz 2050. gadam salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

¹ OV C , , . lpp.

² OV C , , . lpp.

³ COM(2016) 501 final.

- (4) Siltumnīcefekta gāzu emisijas no kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, t. i., lielas noslodzes transportlīdzekļiem, pašlaik veido aptuveni ceturto daļu autotransporta radīto emisiju Savienībā, un ir gaidāms, ka līdz 2030. gadam to apjoms vēl pieaugs. Lai sekmētu nepieciešamo emisiju samazinājumu transporta nozarē, jāīsteno efektīvi pasākumi lielas noslodzes transportlīdzekļu radīto emisiju ierobežošanai.
- (5) Savā 2014. gada paziņojumā par Smagdarba transportlīdzekļu degvielas patēriņa un CO₂ emisiju⁴ samazināšanas stratēģiju Komisija atzina, ka šādu pasākumu ieviešanas priekšnoteikums ir regulēta procedūra CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanai.
- (6) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009⁵ nodrošina satvaru šādas regulētas procedūras izveidei. Mērījumi sniegs pamatotus un salīdzināmus CO₂ emisiju un degvielas patēriņa datus par katru transportlīdzekli ievērojamā Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu parka daļā. Konkrēta transportlīdzekļa pircējam un attiecīgajai reģistrācijas valstij būs piekļuvei šai informācijai, kas daļēji novērsīs informācijas trūkumu.
- (7) Informācija par transportlīdzekļa CO₂ emisijām un degvielas patēriņu būtu jāpublisko, lai ļautu visiem transportlīdzekļu operatoriem pieņemt pamatotus iegādes lēmumus. Visiem transportlīdzekļu ražotājiem būs iespēja salīdzināt savu un citu marku transportlīdzekļu veikspēju. Tas stimulēs inovācijas un tādējādi palielinās konkurētspēju. Šī informācija arī sniegs politikas veidotājiem Savienības un dalībvalstu līmenī stingru pamatu tādas politikas izstrādei, kas veicinātu energoefektīvāku transportlīdzekļu izmantošanas pieaugumu. Tāpēc ir lietderīgi pārraudzīt, paziņot Komisijai un publiskot CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtības, kas noteiktas katram jaunam lielas noslodzes transportlīdzeklim saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) [.../...]⁶ [*Publikāciju birojam jāiekļauj pareizā atsauce*].
- (8) Lai pilnībā izprastu Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu parka konfigurāciju, tā attīstību laika gaitā un iespējamo ietekmi uz CO₂ emisijām, ir lietderīgi pārraudzīt un paziņot datus par visu jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu un visu jauno piekabju reģistrāciju, iekļaujot datus par spēka piedziņu, kā arī attiecīgo virsbūvi.
- (9) Dati par CO₂ emisijām un degvielas patēriņu būs pieejami par noteiktiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti [2019. gadā]. Tāpēc, sākot no minētā datuma, kompetentajām dalībvalstu iestādēm būtu jāsniedz dati par jaunām reģistrācijām, un ražotājiem būtu jāsniedz tehniskie dati, kas saistīti ar minētajiem transportlīdzekļiem.

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celstspējas/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 (OV L 188, 18.7.2009., 1. lpp.).

⁶ Komisijas Regula (ES) [.../...], ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 595/2009 attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011 (OV L..., ..., ..).

- (10) Tehniskajiem datiem, kas ir būtiski transportlīdzekļa CO₂ emisiju un degvielas patēriņa rādītāju noteikšanā, vajadzētu būt publiski pieejamiem, lai palielinātu transportlīdzekļa specifikāciju un ar tām saistītās veiktspējas pārredzamību un sekmētu konkurenci ražotāju vidū. Var nepubliskot tikai sensitīvus datus, pamatojoties uz personas datu aizsardzības un godīgas konkurences apsvērumiem. Tomēr pilnīgi noteikti sabiedrības interesēs ir tas, ka ir pieejami tehniskie dati, kas ir būtiski transportlīdzekļu veiktspējas noteikšanai. Tāpēc šādiem datiem vajadzētu būt publiski pieejamiem.
- (11) Ir svarīgi nodrošināt, lai monitoringa un ziņotie dati ir pamatoti un uzticami. Tādēļ Komisijas rīcībā vajadzētu būt līdzekļiem, lai verificētu un, ja nepieciešams, labotu gala datus. Tāpēc monitoringa prasībās būtu jāiekļauj arī parametri, kas ļauj atbilstoši izsekot un verificēt datus.
- (12) Balstoties uz pieredzi, kas gūta, veicot monitoringu un ziņojot datus par CO₂ emisijām atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 443/2009⁷ par jauniem vieglajiem transportlīdzekļiem un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 510/2011⁸ par jauniem vieglajiem kravas automobiļiem, ir lietderīgi atbildību par datu apmaiņu ar kompetentajām dalībvalstu iestādēm un ražotājiem, kā arī par gala datubāzes pārvaldību Komisijas vārdā uzticēt Eiropas Vides aģentūrai. Ir arī lietderīgi iespēju robežās saskaņot lielas noslodzes transportlīdzekļu monitoringa un ziņošanas procedūras ar tām procedūrām, kas jau pastāv mazas noslodzes transportlīdzekļiem.
- (13) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus, saskaņā ar kuriem īsteno šīs regulas noteikumus par pārraugāmo datu verificāciju un labošanu, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Minētās pilnvaras jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁹.
- (14) Lai nodrošinātu to, ka datu prasības un monitoringa un ziņošanas procedūra laika gaitā saglabā savu nozīmību lielas noslodzes transportlīdzekļu parka CO₂ emisiju pienesuma novērtēšanā, kā arī lai nodrošinātu, ka ir pieejami dati par jaunām un progresīvām CO₂ samazināšanas tehnoloģijām, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu jādeleģē Komisijai, lai tā veiktu grozījumus datu prasībās un monitoringa un ziņošanas procedūrā, kas noteikta pielikumos. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienlīdzīgu dalību, Eiropas Parlaments un Padome saņem visus dokumentus vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

⁷ 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, 5.2.2009., 1. lpp.).

⁸ Regula (ES) Nr. 510/2011 (2011. gada 11. maijs) 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.).

⁹ 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.).

- (15) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, veikt monitoringu un ziņot par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas patēriņu Savienībā, nevar sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tā mēroga un iedarbības dēļ minēto mērķi 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 paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas ir vajadzīgi norādītā mērķa sasniegšanai.

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants
Priekšmets

Šajā regulā ir noteiktas prasības Eiropas Savienībā reģistrētu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringam un ziņošanai.

2. pants
Darbības joma

Šo regulu piemēro dalībvalstu un lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāju veiktajam monitoringam un datu ziņošanai par jauniem transportlīdzekļiem.

To piemēro šādām transportlīdzekļu kategorijām:

- (a) M1, M2, N1 un N2 kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļi, kuru atskaites masa pārsniedz 2610 kg un uz kuriem neattiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007¹⁰, un visi M3 un N3 kategorijas transportlīdzekļi;
- (b) O3 un O4 kategorijas transportlīdzekļi.

3. pants
Definīcijas

Šīs regulas vajadzībām piemēro definīcijas, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK¹¹ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 595/2009.

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīva 2007/46/EK, 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.).

4. pants
Dalībvalstu veiktais monitorings un ziņošana

1. Līdz katra gada 28. februārim, sākot no [2020. gada], dalībvalstu kompetentās iestādes apkopo I pielikuma A daļā noteiktos datus par iepriekšējo kalendāro gadu attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem, kas pirmo reizi reģistrēti Savienībā. Datiem par jauniem transportlīdzekļiem, kuri iepriekš bijuši reģistrēti ārpus Savienības, netiek veikts monitoring un par tiem netiek ziņots, ja vien minētā reģistrācija nav notikusi mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Savienībā. Dati tiek paziņoti Komisijai saskaņā ar II pielikumā noteikto ziņošanas procedūru.
2. Kompetentās iestādes, kas ir atbildīgas par datu apkopošanu un ziņošanu saskaņā ar šo regulu, ir tās iestādes, ko dalībvalstis izraudzījušās atbilstoši Regulas (EK) Nr. 443/2009 8. panta 7. punktam.

5. pants
Ražotāju veiktais monitoring un ziņošana

1. Līdz katra gada 28. februārim, sākot no [2020. gada], lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji apkopo I pielikuma B daļā noteiktos datus par transportlīdzekļiem, kuru ražošanas datums ir iepriekšējā kalendārajā gadā.

Ražošanas datums ir atbilstības sertifikāta parakstīšanas datums vai attiecīgā gadījumā individuālās apstiprināšanas sertifikāta parakstīšanas datums.
2. Saskaņā ar šo regulu ražotāji ieceļ kontaktpunktu datu ziņošanas nolūkiem.

6. pants
Centrālais datu reģistrs lielas noslodzes transportlīdzekļiem

1. Komisija uztur centrālo reģistru datiem, kuri tiek ziņoti saskaņā ar 4. un 5. pantu. Reģistrs ir publiski pieejams, izņemot I pielikuma B daļā noteiktos datu ierakstus — 1., 24., 25., 32., 33., 39. un 40.
2. Reģistru Komisijas vārdā pārvalda Eiropas Vides aģentūra (EVA).

7. pants
Datu kvalitāte

1. Kompetentās iestādes un ražotāji ir atbildīgi par to, lai dati, kurus tie paziņo saskaņā ar 4. un 5. pantu, būtu pareizi un kvalitatīvi. Tie bez kavēšanās informē Komisiju par jebkādam kļūdām, kas atklātas paziņotajos datos.
2. Komisija pati var veikt saskaņā ar 4. un 5. pantu paziņoto datu kvalitātes verifikāciju.
3. Ja Komisiju informē par kļūdām datos vai pēc savas verifikācijas tā atklāj pretrunas datu kopā, nepieciešamības gadījumā Komisija veic vajadzīgos pasākumus, lai labotu datus, kas publicēti 6. pantā minētajā centrālajā reģistrā.

8. pants
Ziņojums

1. Komisija savā ikgadējā ziņojumā, ko sagatavo saskaņā ar [ierosinātās regulas par Enerģētikas savienības pārvaldību 29. pantu], publicē savu analīzi par dalībvalstu un ražotāju nosūtītajiem datiem par iepriekšējo kalendāro gadu.
2. Šajā analīzē norāda vismaz Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu parka, kā arī katra ražotāja vidējā degvielas patēriņa un CO₂ emisiju rādītājus. Tajā arī, ja iespējams, ņem vērā datus par jaunu un progresīvu CO₂ samazināšanas tehnoloģiju izmantošanu.
3. Komisija šo analīzi sagatavo ar EVA atbalstu.

9. pants
Īstenošanas pilnvaru piešķiršana

Komisija ar īstenošanas aktu palīdzību var noteikt verifikācijas un koriģēšanas pasākumus, kas minēti 7. panta 2. un 3. punktā. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 11. pantā minēto pārbaudes procedūru.

10. pants
Pilnvaru deleģēšana

1. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai grozītu I pielikumu tajā noteikto datu prasību atjaunināšanas vai pielāgošanas nolūkos, ja tas tiek uzskatīts par nepieciešamu, lai veiktu pilnīgu analīzi saskaņā ar 8. pantu.
2. Komisijai ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai grozītu II pielikumu tajā noteikto ziņošanas procedūru atjaunināšanas vai pielāgošanas nolūkos, lai ņemtu vērā šīs regulas piemērošanas laikā gūto pieredzi.

11. pants
Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Klimata pārmaiņu komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 280/2004/EK¹² 9. pantu. Šī komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Lēmums Nr. 280/2004/EK par monitoringa mehānismu attiecībā uz siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju un par Kioto protokola īstenošanu Kopienā (OV L 49, 19.2.2004., 1. lpp.).

*12. pants
Deleģēšanas īstenošana*

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šā panta nosacījumus.
2. Šīs regulas 10. pantā minētās pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku pēc [šīs regulas spēkā stāšanās dienas].
3. Eiropas Parlaments vai Padome var jebkurā laikā atsaukt 10. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā datumā, kas tajā norādīts. Tas neskar spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģēta akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts norīkotajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to vienlaikus paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 10. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikā 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.

*13. 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*

Tiesību akta finanšu pārskats “Aģentūras”

Eiropas Vides aģentūra (EVA)

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

- 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums
- 1.2. Attiecīgā(-s) politikas joma(-s) *ABM/ABB* struktūrā
- 1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība
- 1.4. Mērķis(-i)
- 1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums
- 1.6. Ilgums un finansiālā ietekme
- 1.7. Paredzētais(-ie) pārvaldības veids(-i)

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

- 2.1. Monitoringa un ziņošanas noteikumi
- 2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma
- 2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

- 3.1. Daudzgaļu finanšu shēmas attiecīgā(-s) izdevumu kategorija(-s) un budžeta izdevumu pozīcija(-s)
- 3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem
 - 3.2.1. *Kopsavilkums par paredzamo ietekmi uz izdevumiem*
 - 3.2.2. *Paredzamā ietekme uz [iestādes] apropriācijām*
 - 3.2.3. *Paredzamā ietekme uz [iestādes] cilvēkresursiem*
 - 3.2.4. *Saderība ar pašreizējo daudzgaļu finanšu shēmu*
 - 3.2.5. *Trešo personu iemaksas*
- 3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu

1.2. Attiecīgā(-s) politikas joma(-s) *ABM/ABB* struktūrā²²

34. Klimata politika

1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība

☒ Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību**

☐ Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu/sagatavošanas darbību**²³

☐ Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **esošas darbības pagarināšanu**

☐ Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **darbību, kas pārveidota jaunā darbībā**

1.4. Mērķis(-i)

1.4.1. Komisijas daudzgadu stratēģiskais(-ie) mērķis(-i), kuru(-s) plānots sasniegt ar priekšlikumu/iniciatīvu

Priekšlikums veido svarīgāko likumdošanas pasākumu pirmajā mobilitātes paketē, kas jāpieņem 2017. gada maijā. Tas sekmē 2016. gadā pieņemtās Komisijas mazemisiu mobilitātes²⁴ stratēģijas un tās rīcības plāna²⁵ degvielas patēriņa efektivitātes uzlabošanai un emisiju samazināšanai no lielas noslodzes transportlīdzekļiem (*HDV*), t. i., kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, īstenošanu.

Priekšlikums ir daļa no īstenošanas pasākumiem, kas izziņoti 2014. gada Komisijas paziņojumā par *Smagdarba transportlīdzekļu degvielas patēriņa un CO₂ emisiju samazināšanas stratēģiju*²⁶, lai izveidotu procedūru *HDV* CO₂ emisiju sertifikācijai un veiktu to monitoringu un ziņotu par visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas tiek laisti ES tirgū.

Šis pasākums nodrošinās galveno izpildes rīku nākotnes CO₂ emisiju standartiem, kurus piemēro *HDV* transportlīdzekļiem un kurus Komisija ir apņēmusies ierosināt 2018. gadā.

²² ABM: budžeta līdzekļu vadība pa darbības jomām; ABB: budžeta līdzekļu sadale pa darbības jomām.

²³ Kā paredzēts Finanšu regulas 54. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM (2014) 285, pieejama: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

Priekšlikums sekmē iespēju izpildīt ES apņemšanos līdz 2030. gadam panākt iekšējo emisiju samazinājumu vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gadu.

1.4.2. Konkrētais(-ie) mērķis(-i) un attiecīgā(-s) ABM/ABB darbība(-s)

Konkrētais mērķis Nr. 3

Turpmāka transporta nozares dekarbonizācija ES, izstrādājot un īstenojot saskaņotu politiku (sadarbībā ar citiem ĢD, piemēram, Mobilitātes un transporta ĢD, Iekšējā tirgus, rūpniecības, uzņēmējdarbības un MVU ĢD u. c.).

Attiecīgā(-s) ABM/ABB darbība(-s)

ABB darbība 34 02 — Klimata politika Savienības un starptautiskā līmenī.

ABB darbība 07 02 — Vides politika Savienības un starptautiskā līmenī (budžeta pants 07 02 06 Eiropas Vides aģentūra).

1.4.3. Paredzamais(-ie) rezultāts(-i) un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz finansējuma saņēmējiem/mērķgrupām.

Atbilstoši šim priekšlikumam izveidos sistēmu ES tirgū laistu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu (HDV) CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringam un ziņošanai.

Priekšlikums sekmēs HDV tirgus pārredzamību, kas veicinās konkurenci HDV ražotāju un pārvadātāju vidū. Tas savukārt stimulēs inovācijas detaļu un transportlīdzekļu ražotāju līmenī, lai izgatavotu energoefektīvākus transportlīdzekļus ES tirgū.

Sagaidāms, ka tad, ja monitorings un ziņošana radīs papildu inkrementālu ES HDV parka energoefektivitātes uzlabojumu par 1 %, CO₂ emisiju daudzuma samazinājums būs apmēram 2,1 Mt.

1.4.4. Rezultātu un ietekmes rādītāji

Norādīt priekšlikuma/iniciatīvas īstenošanas uzraudzībā izmantojamus rādītājus.

Rādītājs Nr. 1: Jaunu HDV, kuri reģistrēti ES un uz kuriem attiecas sertifikācijas tiesību akti, ikgadējās vidējās CO₂ emisijas un degvielas patēriņš katrai transportlīdzekļa klasei, ražotājam un dalībvalstij.

Rādītājs Nr. 2: Ikgadējo vidējo CO₂ emisiju un degvielas patēriņa salīdzinājums vienas klases transportlīdzekļiem dažādos gados.

Rādītājs Nr. 3: Ikgadējs pārskats par jaunos transportlīdzekļus uzstādītajām degvielas patēriņa efektivitātes tehnoloģijām un to izplatības līmeni.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņa vai ilgtermiņa vajadzība(-s)

Dalībvalstīm un ES jauno reģistrēto lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotājiem jāapkopo un jāziņo CO₂ monitoringa dati Komisijai, izmantojot Eiropas Vides aģentūras datu krātuvi.

Eiropas Vides aģentūra apkopos un pārvaldīs datus. Datu kopa tiks publiskota katru gadu. Komisija publicēs ikgadēju monitoringa ziņojumu.

1.5.2. ES iesaistīšanās pievienotā vērtība

Gan jaunu *HDV*, gan pārvadājumu pakalpojumu tirgi darbojas ES mērogā un ir neatņemama vienotā tirgus daļa. Pārredzamības trūkums saistībā ar degvielas patēriņu un CO₂ emisijām jauniem *HDV* vēl nav risināts nevienā dalībvalstī un attiecas uz ES kopumā. Turklāt uz *HDV* CO₂ emisijām attiecas ES siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķis.

Trūkstot ES mēroga monitoringa un ziņošanas tiesību aktiem, valstu iestādes var izmantot dažādas monitoringa un ziņošanas pieejas, kas izraisītu sadrumstalotu un nekonsekventu šādu datu apkopošanu visā ES. Tas radītu lielāku administratīvo slogu *HDV* ražotājiem, kuriem būtu jānodrošina atbilstība dažādām ziņošanas sistēmām. Tomēr sabiedriskā apspriešanās, kas tika veikta, sagatavojot šo priekšlikumu, liecina, ka valstu iestādes labprātāk nerīkotos vispār.

ES mēroga sistēma *HDV* CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringam un ziņošanai sniegs *HDV* pircējiem un politikas veidotājiem piekļuvi informācijai par progresīvu lietderīga degvielas patēriņa tehnoloģiju izplatības līmeni un faktisko sastopamību.

Turklāt klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma un vienlaicīgi arī kopīga ES un dalībvalstu kompetence. Tāpēc ir nepieciešams koordinēt klimata politiku Eiropas līmenī, un ES rīcība pamatojas uz subsidiaritāti.

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

Jau pastāv ES mēroga monitoringa un CO₂ emisiju ziņošanas sistēma vieglajiem automobiļiem un furgoniem²⁷. Sistēma ir izrādījusies ļoti vērtīga, nodrošinot lielāku pārredzamību ES tirgū jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. EVA reizi gadā publicētā datu kopa tiek plaši izmantota, lai salīdzinātu mazas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijas ES. Tā arī kalpo par pamatu tam, lai noteiktu CO₂ veikspējas standartus vieglajiem automobiļiem un furgoniem un novērtētu ražotāju ikgadējo atbilstību minētajiem standartiem.

Ierosinātā ES mēroga monitoringa un ziņošanas sistēma *HDV* transportlīdzekļiem lielā mērā pamatojas uz pieredzi, kas gūta no ES mēroga monitoringa un ziņošanas sistēmas vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Līdzīgi kā ar vieglajiem

²⁷

Regula (EK) Nr. 443/2009 un Regula (ES) Nr. 510/2011.

komerciālajiem transportlīdzekļiem ierosinātā regula paredz monitoringa sistēmu, kas pamatojas uz transportlīdzekļu identifikācijas numuriem (*VIN*), un dati ir jāsniedz gan dalībvalstīm, gan ražotājiem, lai līdz minimumam samazinātu administratīvo slogu. Datu iesniegšanai tiktu izmantota Eiropas Vides aģentūras datu krātuve, tāpat kā tiek izmantota monitoringa un ziņošanas sistēma vieglajiem automobiļiem un furgoniem. Turklāt, ņemot vērā Eiropas Vides aģentūras uzkrāto pieredzi saistībā ar CO₂ monitoringu, Eiropas Vides aģentūra arī atbalstītu Komisiju ES mēroga *HDV* monitoringa sistēmas pārvaldīšanā.

1.5.4. Saderība un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

Priekšlikums ir saderīgs ar ierosināto Komisijas Regulu [...], ar ko īsteno Regulu (ES) Nr. 595/2009 attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa sertifikāciju un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK.

1.6. Ilgums un finansiālā ietekme

☐ **Ierobežota ilguma** priekšlikums/iniciatīva

- ☐ Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.
- ☐ Finansiālā ietekme: GGGG.– GGGG.

☒ **Beztermiņa** priekšlikums/iniciatīva

- Īstenošana ar beztermiņa uzsākšanas periodu no 2018. gada (bez finanšu ietekmes),
- pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Paredzētais(-ie) pārvaldības veids(-i)

☒ Komisijas tieša pārvaldība,

- ☒ ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;
- ko veic izpildaģentūras.

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

☒ **Netieša pārvaldība**, kurā budžeta īstenošanas uzdevumi uzticēti:

- ☐ trešām valstīm vai to noteiktām struktūrām;
- ☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);
- ☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;
- ☒ Finanšu regulas 208. un 209. pantā minētajām struktūrām;
- ☐ publisko tiesību subjektiem;
- ☐ privāttiesību subjektiem, kas veic valsts pārvaldes uzdevumus, ja tie sniedz pienācīgas finanšu garantijas;
- ☐ struktūrām, kuru darbību reglamentē dalībvalsts privāttiesības, kurām ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un kuras sniedz pienācīgas finanšu garantijas;
- ☐ personām, kurām ir uzticēts veikt īpašas darbības KĀDP saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu un kuras ir noteiktas attiecīgā pamataktā.
- *Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".*

Komentāri

Eiropas Vides aģentūras (EVA) līdzdalība būs vajadzīga, lai īstenotu ierosinātās prasības Regulā par lielas noslodzes transportlīdzekļu radīto CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Monitoringa un ziņošanas noteikumi

Norādīt periodiskumu un nosacījumus.

Ierosinātā regula nosaka ziņošanas biežumu un datus, kas dalībvalstīm un ražotājiem jāziņo par Savienībā jauniem reģistrētiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Ierosinātajā regulā minētie dati būtu jāziņo ik gadu, izmantojot Eiropas Vides aģentūras datu krātuvi. Lai atbalstītu dalībvalstis un ražotājus, kas veic ikgadējo ziņošanu, tiks sniegti papildu ieteikumi CIRCABC platformā.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. *Apzinātais(-ie) risks(-i)*

Dalībvalstis vai ražotāji var novēloti izpildīt savus monitoringa vai ziņošanas pienākumus. Paredzams, ka dalībvalstis izraudzīsies tās pašas iestādes, kas jau ir atbildīgas par monitoringu un ziņošanu attiecībā uz vieglajiem automobiļiem un furgoniem. Šīs iestādes jau pārziņa monitoringu, ziņošanu un attiecīgos IT rīkus, kas samazinās šādus riskus.

Eiropas Vides aģentūras datu krātuve ir plaši izmantota datu ziņošanas sistēma. Iespējamās sistēmas avārijas un konfidencialitātes problēmas var uzskatīt par pietiekami novērtētām.

2.2.2. *Informācija par izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

Paredzētās kontroles metodes ir noteiktas Finanšu regulā un piemērošanas noteikumos.

2.2.3. *Paredzamās pārbaužu izmaksas un ieguvumi un gaidāmā kļūdas riska līmeņa novērtējums*

Nav

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus.

Papildus Finanšu regulas piemērošanai, lai novērstu krāpšanu un pārkāpumus, pamatojoties uz plaši izmantoto CO₂ emisiju monitoringa un ziņošanas sistēmu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, tiks veikta iesniegto datu kvalitātes kontrole un verifikācija, lai novērstu jebkādas trūkumus vai pārkāpumus.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Daudzgaļu finanšu shēmas attiecīgā(-s) izdevumu kategorija(-s) un budžeta izdevumu pozīcija(-s)

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgaļu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.

Daudzgaļu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.[Izdevumu kategorija.....]	Dif./nedif. ²⁸	no EBTA valstīm ²⁹	no kandidātvalstīm ³⁰	no trešām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē
2	34 02 01: SEG emisiju samazināšana (novēršana)	Dif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
2	07 02 06: Eiropas Vides aģentūra	Nedif.	JĀ	JĀ	JĀ	NĒ

- No jauna veidojamās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgaļu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.

Daudzgaļu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.[Izdevumu kategorija.....]	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidātvalstīm	no trešām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē
	[XX.YY.YY.YY]		JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

²⁸ Dif. — diferencētās apropriācijas/nedif. — nediferencētās apropriācijas.

²⁹ EBTA: Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

³⁰ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem

3.2.1. Kopsavilkums par paredzamo ietekmi uz izdevumiem

EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Skaits 2	Ilgtermiņa izaugsme: dabas resursi
--	---------------------	---

[Iestāde]: <EVA — Eiropas Vides aģentūra>			2019. gads	2020. gads	N+2 gads	N+3 gads	Norādīt tik gadus, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (skatīt 1.6. punktu)			KOPĀ 2019.–2020. gads
1. sadaļa: personāla izmaksas	Saistības	1)	0,150	0,200						0,350
	Maksājumi	2)	0,150	0,200						0,350
2. sadaļa: infrastruktūras un darbības izmaksas	Saistības	1a)								
	Maksājumi	2a)								
3. sadaļa: darbības izdevumi	Saistības	3a)	0,250	0,175						0,425
	Maksājumi	3b)	0,250	0,175						0,425
Apropriācijas KOPĀ [iestādei] <EVA>	Saistības	= 1 + 1a + 3a	0,400	0,375						0,775
	Maksājumi	= 2 + 2a + 3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Paredzamā ietekme uz [iestādes] apropriācijām

- ☐ Priekšlikums/iniciatīva neparedz izmantot darbības apropriācijas
- ☒ Priekšlikums/iniciatīva paredz darbības apropriācijas izmantot šādā veidā:

Saistību apropriācijas EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un rezultātus			2019. gads		2020. gads		N+2 gads		N+3 gads		Norādīt tik gadus, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (skatīt 1.6. punktu)								KOPĀ	
	REZULTĀTI																			
	Veids 31	Rezultāta vidējās izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Kopējais rezultātu daudzums	Kopējās izmaksas		
↓																				
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 ³² ...																				
- Ziņošanas platformas izveide			1	0,250													0,250			

³¹ Rezultāti ir preces un pakalpojumi, kas jānodrošina (piem., finansētās studentu apmaiņas, uzcelto ceļu km skaits u. tml.)

³² Kā aprakstīts 1.4.2. punktā. "Konkrētie mērķi..."

Atbalsts detalizētai KN/KK, DV/OEM ziņojumi, saziņa ar valstīm un ražotājiem, datubāzes pārvaldība un uzturēšana, palīdzības dienests utt.					1	0,175											0,025
- Rezultāts																	
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 1			1	0,250	1	0,175											0,275
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2																	
- Rezultāts																	
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 2																	
KOPĒJĀS IZMAKSAS			1	0,250	1	0,175											0,275

3.2.3. Paredzamā ietekme uz EVA cilvēkresursiem

3.2.3.1. Kopsavilkums

- ☐ Priekšlikums/iniciatīva neparedz izmantot administratīvās apropriācijas
- ☒ Priekšlikums/iniciatīva paredz izmantot administratīvās apropriācijas šādā veidā:

EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

	2019. gads	2020. gads	N+2 gads	N+3 gads	Norādīt tik gadus, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (skatīt 1.6. punktu)	KOPĀ 2019. + 20 20. gads
--	-----------------------	-----------------------	---------------------	---------------------	---	---

Ierēdņi (AD kategorija)								
Ierēdņi (AST kategorija)								
Līgumdarbinieki	0,150	0,200						0,350
Pagaidu darbinieki								
Norīkotie valsts eksperti								

KOPĀ	0,150	0,200						0,350
-------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Novērtētā ietekme uz personālu (papildu pilnslodzes ekvivalenti) — iestādes plāns

Funkciju grupa un kategorija	2019. gads	2020. gads	N + 2 gads	Norādīt tik gadus, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (skatīt 1.6. punktu)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				

AD10				
AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
AD kopā				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
AST kopā				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				
AST/SC 1				

AST/SC kopā				
PAVISAM KOPĀ				

Novērtētā ietekme uz (papildu) personālu — ārējais personāls

Līgumdarbinieki	N gads	N + 1 gads	N + 2 gads	Norādīt tik gadus, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (skatīt 1.6. punktu)
Funkciju grupa IV	1	1		
Funkciju grupa III	1(*)	1		
Funkciju grupa II				
Funkciju grupa I				
Kopā	2	2		

(*) pieņemšana darbā paredzēta 2019. gada vidū

Norīkotie valsts eksperti	N gads	N + 1 gads	N + 2 gads	Norādīt tik gadus, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (skatīt 1.6. punktu)
Kopā				

Lūdzu, norādiet plānotās darbā pieņemšanas datumu un attiecīgi koriģējiet summu (ja pieņemšana darbā notiek jūlijā, tad tiek ņemti vērā tikai 50 % no vidējām izmaksām) un sniedziet papildu paskaidrojumus pielikumā.

Papildus vienam pagaidu darbiniekam un vienam līgumdarbiniekam, kuri pašlaik strādā EVA ar uzdevumiem, kas saistīti ar vieglo automobiļu un furgonu³³ CO₂ monitoringu, un, ņemot vērā aģentūrai piedāvāto papildu darbību beztermiņa ilgumu, EVA vajadzīgi vēl 2 papildu līgumdarbinieki, lai pārvaldītu:

- jaunu ziņošanas plūsmu un e-ziņošanas infrastruktūras izveidošanu, pārvaldīšanu un uzturēšanu, ieskaitot visas uz IT attiecināmās darbības, kas saistītas ar datu iesniegšanu par *HDV*;
- detalizēta datu kvalitātes novērtējuma un dalībvalstu un ražotāju iesniegto datu kvalitātes kontroles veikšanu, tostarp saziņas koordinēšanu ar dalībvalstu iestādēm un ražošanas ekspertiem, saistīto palīdzības dienestu utt.;

³³

Regula (EK) Nr. 443/2009 un Regula (ES) Nr. 510/2011.

- datu kopu apkopošanu un publicēšanu EVA tīmekļa vietnē Eiropas Komisijai un citām ieinteresētajām personām.

Viens līgumdarbinieks (funkciju grupa IV) 2019. gadā sāks gatavot un īstenot ziņošanas sistēmu, lai nodrošinātu, ka tā ir pilnīgā darba kārtībā 2020. gadā. Otrs līgumdarbinieks (funkciju grupa III) sāks darbu 2019. gada otrajā pusē, lai atbalstītu ziņošanas sistēmas ieviešanu, kā arī sagatavotu kvalitātes nodrošināšanas un datu kvalitātes kontroles sistēmu.

Ietekme uz budžetu ir atbilstoši aprēķināta, pieņemot, ka vidējās izmaksas par katru līgumdarbinieku ir 100 000 EUR gadā.

3.2.4. Saderība ar kārtējo daudzgadu finanšu shēmu

- ☒ Priekšlikums/iniciatīva atbilst kārtējai daudzgadu finanšu shēmai.
- ☒ Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpārplāno attiecīgā izdevumu kategorija daudzgadu finanšu shēmā.

Aprakstīt, kas jāpārplāno, norādot attiecīgās budžeta pozīcijas un summas.

Ierosinātās iniciatīvas īstenošanai būtu vajadzīgs palielināt Finanšu plānojuma iemaksas Eiropas Vides aģentūrai (EVA), ko finansē no budžeta 07 02 06. panta, par 2019. un 2020. gadu atbilstoši summām, kas norādītas iepriekš redzamajā 3.2.1. tabulā.

- ☐ Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpiemēro elastības instruments vai jāpārskata daudzgadu finanšu shēma¹.

Aprakstīt, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un summas.

3.2.5. Trešo personu iemaksas

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz trešo personu līdzfinansējumu.
- Priekšlikums/iniciatīva paredz šādu līdzfinansējumu:

EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

	Ngads	N + 1g ads	N + 2g ads	N + 3g ads	Norādīt tik gadus, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (skatīt 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansējuma struktūru								
KOPĀ līdzfinansējuma apropriācijas								

¹ Skatīt 11. un 17. pantu Padomes Regulā (ES, *Euratom*) Nr. 1311/2013, ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2014.–2020. gadam.

3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

- ☒ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.
- ☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - ☐ pašu resursus
 - ☐ dažādus ieņēmumus

EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ²				
			Ngads	N + 1g ads	N + 2g ads	N + 3gad s	Norādīt tik gadus, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (skatīt 1.6. punktu)
..... pants							

Atiecībā uz dažādiem ieņēmumiem, kas ir “piešķirtie ieņēmumi”, norādīt attiecīgo(-ās) izdevumu pozīciju(-as).

Norādīt, ar kādu metodi aprēķināta ietekme uz ieņēmumiem.

²

Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 25 % apmērā.