



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2022. gada 10. novembrī
(OR. en)

14598/22

Starpiestāžu lieta:
2022/0365(COD)

MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2022. gada 10. novembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2022) 586 final
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību ("Euro 7") un par Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 atcelšanu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2022) 586 *final*.

Pielikumā: COM(2022) 586 *final*

Briselē, 10.11.2022.
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību (“Euro 7”) un par Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 atcelšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Lai vienotais tirgus darbotos pareizi, ir jānodrošina preču, pakalpojumu un kapitāla brīva aprīte un personu brīva pārvietošanās. Šajā nolūkā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/858 ir nostiprināta visaptveroša tipa apstiprināšanas un tirgus uzraudzības sistēma mehāniskajiem transportlīdzekļiem, piekabēm un tādiem transportlīdzekļiem paredzētām sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām. Tehniskās prasības mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumam attiecībā uz emisijām ir arī saskaņotas tādēļ, lai nepieļautu atšķirīgas prasības dalībvalstīs un nodrošinātu vides un veselības aizsardzību augstā līmenī.

Gaisa piesārņojums joprojām ir liels vides un veselības apdraudējums Eiropā. Kaut arī gaisa kvalitāte ir uzlabojusies, ievērojama daļa ES pilsētu iedzīvotāju joprojām ir pakļauti piesārņotāju koncentrācijai, kas pārsniedz Gaisa kvalitātes direktīvā¹ noteiktās robežvērtības. Tiek lēsts, ka 2018. gadā ES28 valstīs gaisa piesārņojums izraisīja vairāk nekā 300 000 priekšlaicīgas nāves gadījumu². Neraugoties uz to, ka ietekme ir arī citām nozarēm, galvenais gaisa piesārņojuma avots joprojām ir autotransports. 2018. gadā šī nozare radīja vidēji 39 % kaitīgo NO_x emisiju (pilsētās — 47 %) ³) un 11 % kopējo PM₁₀ emisiju⁴.

Eiropas zaļais kurss⁵ ir jauna izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir pārveidot ES par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku. Eiropas Savienībai turklāt vajadzētu atbalstīt digitālo pārkārtošanos un tās rīkus, arī ar investīcijām, jo tie ir svarīgs šo pārmaiņu dzinējspēks. Digitālās tehnoloģijas patiešām var palīdzēt samazināt globālo emisiju apjomu, uzlabot dzīves kvalitāti un samazināt sabiedrības vidisko pēdu, piemēram, optimizējot enerģijas patēriņu un uzraugot emisijas transporta nozarē⁶. Lai līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti un īstenotu nulles piesārņojuma ieceri nolūkā radīt no toksikantiem brīvu vidi, ir jāmaina visas nozares, arī autotransporta nozare. Paziņojumā par Eiropas zaļo kursu tika ziņots, ka tiks pieņemts priekšlikums par stingrākiem gaisa piesārņotāju emisiju standartiem ar iekšdedzes motoru darbināmiem transportlīdzekļiem ("Euro 7").

Lai paātrinātu autotransporta dekarbonizāciju, Komisija 2021. gada jūlijā ierosināja grozījumus regulā par **CO₂ emisiju standartiem** vieglajiem automobiļiem un furgoniem⁷, lai nodrošinātu skaidru virzību uz bezemisiju mobilitāti⁸. Turklāt Komisija 2020. gada decembrī pieņēma **Ilgtermiņīgas un viedas mobilitātes stratēģiju**⁹ un 2021. gada maijā — **Nulles piesārņojuma rīcības plānu**¹⁰. Saskaņā ar šīm stratēģijām transportam ir jāklūst ievērojami

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropā (OV L 152, 11.6.2008., 1.–44. lpp.).

² [EVA, 2020. gads](#). Gaisa kvalitāte Eiropā — 2020. gada ziņojums.

³ [JRC, 2019. gads](#). Pilsētu NO₂ atlants.

⁴ [EVA, 2020. gads](#). Gaisa piesārņotāju emisiju datu pārskata rīks (Gēteborgas protokols, *LRTAP* konvencija), 1990.–2018. g.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

⁷ COM(2021) 556 final.

⁸ 2022. gadā tam sekos priekšlikums par CO₂ emisiju standartiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

⁹ COM(2020) 789 final.

¹⁰ COM(2021) 400 final.

mazāk piesārņojošam, jo īpaši pilsētās, un “Euro 7” standarts tiek uzskatīts par būtisku daļu pārejā uz tīru mobilitāti.

Visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi — **jaunā Eiropas industriālā stratēģija**¹¹ piedāvā instrumentus, lai risinātu zaļās un digitālās pārkārtošanās divkāršo izaicinājumu un atbalstītu Eiropas rūpniecību Eiropas zaļā kursa ieceru īstenošanā. Jaunais piesārņotāju emisiju satvars nodrošinās ES autobūves nozarei juridisko noteiktību un iniciatora priekšrocību. Lai saglabātu konkurētspējas priekšrocības, ES emisiju standartiem ir jābūt augstākiem par standartiem, ko izstrādā tādos nozīmīgos tirgos kā ASV un Ķīnā. Piekļuve šiem tirgiem ES ražotājiem varētu būt apgrūtināta, jo emisiju prasību ievērošana dažādos tirgos kļūtu dārgāka.

Pāreja uz bezemisiju vieglo automobiļu un furgonu parka izveidi notiks vismaz divas desmitgades, ņemot vērā arī to, ka vidējais šādu transportlīdzekļu ekspluatācijas laiks ir vairāk nekā 11 gadi. Savukārt, lai sasniegtu iepriekš minētos politikas mērķus, ar iekšdedzes motoru darbināmiem transportlīdzekļiem, kurus turpinās laist tirgū, jābūt pēc iespējas tīrākiem.

Tajā pašā laikā autobūves nozare saskaras ar citām būtiskām pārmaiņām: ievērojamu iztrūkumu piegādes ķēdēs, Krievijas iebrukuma Ukrainā ietekmi un enerģijas un izejvielu izmaksu pieaugumu.

Neraugoties uz ierosinātajiem mērķrādītājiem, kas paredz līdz 2035. gadam par 100 % samazināt CO₂ emisijas vieglajiem automobiļiem un furgoniem, gaidāmo priekšlikumu pārskatīt CO₂ emisiju standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem, arvien lielāko bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru un jauno “Euro 6d/VI-E” transportlīdzekļu ienākšanu tirgū, bez papildu pasākumiem īstermiņā un vidējā termiņā nav iespējams sasniegt autotransporta radīto piesārņotāju zemu emisiju līmeni. Paredzams, ka ar šo priekšlikumu tiks risinātas trīs konstatētās **problēmas**, kuru dēļ “Euro 6/VI” emisiju standarti nav pietiekami, lai palīdzētu samazināt autotransporta radīto piesārņotāju emisijas. Šīs problēmas ir šādas: 1) transportlīdzekļu emisiju standartu sarežģītība, 2) novecojušas transportlīdzekļu piesārņotāju emisiju robežvērtības un 3) reālos braukšanas apstākļos radīto transportlīdzekļa emisiju nepietiekama kontrole.

Iniciatīvas **vispārīgais mērķis** ir divējāds: 1) nodrošināt vienotā tirgus pareizu darbību, paredzot piemērotākus, izmaksu ziņā lietderīgākus un nākotnes prasībām atbilstošus noteikumus par transportlīdzekļu emisijām, un 2) nodrošināt augstu vides un veselības aizsardzības līmeni ES, vēl vairāk samazinot autotransporta radīto gaisa piesārņotāju emisijas.

Šī iniciatīva palīdzēs sasniegt vispārīgo mērķi, īstenojot trīs tālāk minētos **konkrētos mērķus**. Ar to:

- (1) tiks samazināta pašreizējo *Euro* emisiju standartu sarežģītība;
- (2) tiks noteiktas visu attiecīgo gaisa piesārņotāju atjauninātas robežvērtības;
- (3) tiks uzlabota reālos braukšanas apstākļos radīto emisiju kontrole.

Reālos braukšanas apstākļos radīto emisiju kontroles uzlabošana visā transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā ir ļoti svarīga lietotu transportlīdzekļu tirgum, kas ir nozīmīgs ne tikai vairākās ES valstīs, bet arī citos reģionos, piemēram, Āfrikā vai Tuvajos Austrumos. “Euro 7” priekšlikuma mērķis ir samazināt transportlīdzekļu emisijas ilgākā transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā un tādējādi dot labumu arī lietotu transportlīdzekļu lietotājiem. Sevišķi attiecībā uz konkrēto mērķi Nr. 3 jānorāda, ka gaisa kvalitāti vēl vairākus gadus ietekmēs

¹¹ COM(2020) 102 final un COM(2021) 350 final.

automobiļi, kas ražoti pirms “Euro 7” ieviešanas. Varētu ieviest atbilstošus stimulus, lai vecākus automobiļus modernizētu atbilstoši “Euro 7” prasībām attiecībā uz izplūdes emisijām, kā arī riepu un bremžu radītajām emisijām. Turklāt, lai paātrinātu esošā autoparka radīto emisiju samazināšanu un paātrinātu pāreju uz bezemisiju transportu, ir svarīgi veicināt ar iekšdedzes motoru darbināmu transportlīdzekļu pārveidi par transportlīdzekļiem ar akumulatoru baterijas vai degvielas elementa elektropiedziņu.

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

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/858 ir paredzēts vispārējs satvars mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai un tirgus uzraudzībai.

“Euro” emisiju standarti transportlīdzekļiem (Regula (EK) Nr. 715/2007 un Regula (EK) Nr. 595/2009) ir daļa no iepriekš minētā satvara¹². Tie ir savstarpēji saistīti ar vairākiem spēkā esošajiem politikas noteikumiem un plānotajiem priekšlikumiem, kas attiecas uz autotransporta radītajiem gaisa piesārņotājiem, kā arī ar CO₂ emisiju standartiem¹³, kuru piemērošanas līdziegums ir gaisa piesārņotāju emisiju samazināšana. Šis tiesību akta priekšlikums par “Euro 7” emisiju standartiem vieglajiem automobiļiem, furgoniem, kravas automobiļiem un autobusiem uzlabo “Euro” emisiju standartu konsekvenci ar tālāk aprakstītajiem pasākumiem.

Gaisa kvalitātes direktīvas (GKD)¹⁴ mērķis ir uzlabot gaisa kvalitāti, nosakot robežvērtības (robežlielumus) konkrētu gaisa piesārņotāju koncentrācijai gaisā no visiem gaisa piesārņojuma avotiem (piemēram, lauksaimniecības, enerģētikas, ražošanas utt.). **Direktīvas par valstīm noteikto maksimāli pieļaujamo emisiju (NEC direktīva)**¹⁵ mērķis ir samazināt gaisa piesārņotāju emisijas valstī, nosakot valsts emisiju samazināšanas saistības attiecībā uz konkrētiem gaisa piesārņotājiem, paredzot samazinājumus visās nozarēs, arī autotransporta nozarē. Komisija 2022. gada 26. oktobrī pieņēma priekšlikumu pārskatīt Gaisa kvalitātes direktīvu¹⁶. Ierosinātajā pārskatīšanā tiks noteikti ES gaisa kvalitātes pagaidu standarti 2030. gadam, kas būs ciešāk saskaņoti ar Pasaules Veselības organizācijas vadlīnijām un vienlaikus virzīs ES uz mērķi, vēlākais, līdz 2050. gadam panākt nulles gaisa piesārņojuma līmeni. “Euro 7” priekšlikums ir svarīgs elements, lai īstenotu šo ieceri un palīdzētu sasniegt ES tīra gaisa politikas mērķus, kas cita starpā ietver arī GKD pārskatīšanu. Nodrošinot visu attiecīgo autotransporta radīto gaisa piesārņotāju emisiju samazinājuma saskaņotību ar GKD / NEC direktīvā paredzēto gaisa piesārņotāju aptvērumu un mērķrādītājiem, priekšlikums par “Euro 7” standartiem jo īpaši atbalsta dalībvalstis tām GKD un NEC direktīvā noteikto saistību izpildē.

Ar **CO₂ emisiju standartiem** tiek atbalstītas ES klimatiskās ieceres, kas noteiktas Eiropas Klimata aktā¹⁷, kura mērķis ir līdz 2030. gadam samazināt ES siltumnīcefekta gāzu emisiju vismaz par 55 % salīdzinājumā ar attiecīgo 1990. gada līmeni. Komisija 2021. gada jūlijā ierosināja pārskatīt un pastiprināt CO₂ emisiju standartus vieglajiem automobiļiem un furgoniem¹⁸, savukārt standartu pārskatīšana lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir paredzēta

¹² Norādīti Regulas (ES) 2018/858 II pielikumā.

¹³ Regula (ES) 2019/631 un Regula (ES) 2019/1242.

¹⁴ Direktīva 2008/50/EK.

¹⁵ Direktīva (ES) 2016/2284.

¹⁶ COM(2022) 542, priekšlikums — Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai.

¹⁷ [Regula 2021/119](#), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (“Eiropas Klimata akts”).

¹⁸ COM(2021) 556 final.

2022. gada beigās. CO₂ emisiju standarti veicina bezemisiju tehnoloģijas, piemēram, elektriskos transportlīdzekļus, savukārt jaunie “Euro 7” standarti attiecas uz kaitīgo gaisa piesārņotāju emisijām, ko rada iekšdedzes motori, un uz tādām emisijām no elektriskajiem transportlīdzekļiem, kas nav saistītas ar izplūdes gāzēm, nolūkā aizsargāt cilvēku veselību un vidi. Tāpēc “Euro 7” vispārīgie mērķi paliek spēkā, ciktāl ar iekšdedzes motoru darbināmi transportlīdzekļi turpinās radīt izplūdes gāzu piesārņotājus, un visi transportlīdzekļi radīs ar izplūdes gāzēm nesaistītas emisijas. Neraugoties uz ierosināto mērķrādītāju, kas paredz līdz 2035. gadam par 100 % samazināt CO₂ emisijas jaunajiem vieglajiem automobiļiem / furgoniem, tirgū laisto ar iekšdedzes motoru darbināmo transportlīdzekļu (arī hibrīda transportlīdzekļu) skaits joprojām būs nozīmīgs, jo īpaši attiecībā uz kravas automobiļiem un autobusiem. Gan CO₂, gan piesārņotāju emisiju standarti tiek uzskatīti par papildinošiem, lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa ieceres klimata un nulles piesārņojuma jomā un veicinātu pāreju uz ilgtspējīgu mobilitāti.

Tehnisko apskašu direktīvu¹⁹ mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību ES un nodrošināt transportlīdzekļu vidisko sniegumu, regulāri pārbaudot transportlīdzekļus visā to ekspluatācijas laikā. Attiecībā uz emisijām to mērķis ir veicināt gaisa piesārņotāju emisiju samazināšanu, rezultātīvāk atklājot transportlīdzekļus, kas tehnisku defektu dēļ rada pārmērīgas emisijas, un tas tiks īstenots, veicot periodiskas tehniskās apskates un pārbaudes uz ceļiem. Šajā priekšlikumā ir iekļauti elementi, kas atbalsta šo mērķi, tajā skaitā elementi, ko īsteno, izmantojot iebūvētu uzraudzības sistēmu, un kas, kā paredzams, ļaus ietaupīt izmaksas. Šādi risinājumi pakāpeniski varētu kļūt par galveno līdzekli tehniskās apskates direktīvās, modernizēt pašreizējās pārbažu procedūras un samazināt administratīvās izmaksas. Gaidāmajā tehnisko apskašu direktīvu pārskatīšanā būs jāņem vērā šie jaunie mehānismi, arī attiecībā uz īstenošanas pasākumiem, kas būs jāizstrādā saskaņā ar tehniskās apskates tiesību aktu paketes pārskatīšanu²⁰.

Turklāt “Euro” standartu vispārīgiem mērķiem atbilst arī **“Eiropas direktīva”**²¹, ar ko paredz kopīgus noteikumus attiecībā uz maksas iekasēšanu par ceļu infrastruktūras lietošanu, un **Tīro transportlīdzekļu direktīva**²², ar ko veicina tīras mobilitātes risinājumus, izmantojot publisko iepirkumu. Jo īpaši ar tām atbalsta pieprasījumu pēc tīriem transportlīdzekļiem, ļaujot dalībvalstīm diferencēt ceļu lietošanas maksu atkarībā no transportlīdzekļu radītā piesārņojuma un izmantojot publisko iepirkumu. **Degvielas kvalitātes direktīvā**²³ ir noteikti tirgū pārdodamās degvielas kvalitātes raksturlielumi, tāpēc tā ir svarīga “Euro” standartiem.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

ES Digitālās stratēģijas ietvaros un pēc paziņojuma par **Eiropas Datu stratēģiju**²⁴ Komisija ir ierosinājusi Datu aktu, lai atbalstītu datu kopīgošanu starp uzņēmumiem un valdībām un starp uzņēmumiem. Šis tiesību akts piedāvā horizontālu sistēmu, ar kuru paredzēts uzlabot piekļuvi datiem un datu kopīgošanu starp nozarēm. Datu akta papildināšana ar īpašu iniciatīvu ir nepieciešama, jo autobūves nozarē pastāv konkrētas problēmas saistībā ar piekļuvi

¹⁹ [Direktīva 2014/45/ES](#) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm; [Direktīva 2014/47/ES](#) par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem.

²⁰ Transportlīdzekļu drošums — ES transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa tiesību aktu paketes pārskatīšana (europa.eu).

²¹ [Direktīva 1999/62/EK](#) par ceļu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem.

²² [Direktīva 2019/1161/ES](#) par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu.

²³ [Direktīva 2009/30/EK](#), ar ko groza Direktīvu 98/70/EK attiecībā uz benzīna, dīzeļdegvielas un gāzeļļas specifikācijām un ievieš mehānismu siltumnīcefekta gāzu emisijas kontrolei un samazināšanai.

²⁴ COM(2020) 66 final.

transportlīdzekļa ģenerētiem datiem. Šai iniciatīvai būtu jānodrošina, ka ir pieejams minimāls datu un funkciju kopums, kā arī taisnīgi piekļuves nosacījumi visiem automobiļu pakalpojumu sniedzējiem. Nodrošinot transportlīdzekļa ģenerētu datu pieejamību un iespēju tiem piekļūt, šī iniciatīva papildinātu šo “Euro 7” priekšlikumu, jo tā atvieglotu pastāvīga emisiju monitoringa optimālu ieviešanu.

Jaunajā Eiropas industriālajā stratēģijā²⁵ ir ņemti vērā jaunie apstākļi, ko radījusi krīze, kā arī pašlaik notiekošā pāreja uz ilgtspējīgāku, digitālāku, noturīgāku un globāli konkurētspējīgāku ekonomiku. Tajā ir noteiktas prioritātes un definēti jauni mērķi attiecībā uz vienotā tirgus noturības stiprināšanu, stratēģisko atkarību risināšanu, mērķtiecīgu darbību apvienošanu tādās jomās kā tiesiskais regulējums, inovācijas atbalsts, piekļuve izejvielām un dekarbonizētai enerģijai, prasmju un datu telpas, lai paātrinātu divējādo pārkārtošanos. Šī stratēģija piedāvā instrumentus, lai risinātu zaļās un digitālās pārkārtošanās divkāršo izaicinājumu un atbalstītu Eiropas rūpniecību Eiropas zaļā kursa ieceru īstenošanā. Jaunais piesārņotāju emisiju satvars nodrošinās ES autobūves nozarei juridisko noteiktību un iniciatora priekšrocību, kas ļaus izvairīties no riska, ka tā varētu atpalikt no citām lielākajām jurisdikcijām, kuras nosaka jaunus piesārņotāju emisiju standartus.

Nolietotu transportlīdzekļu (NTL) direktīvā²⁶ ir iekļauti noteikumi par nolietotu transportlīdzekļu un to detaļu savākšanu, apstrādi un reģenerāciju, kā arī ierobežojumi attiecībā uz bīstamām vielām jaunos transportlīdzekļos. Tās “spoguļdirektīva” — **3R tipa apstiprinājuma direktīva**²⁷ — sasaista jaunu transportlīdzekļu konstrukciju ar to otrreizējas izmantojamības (atkalizmantojamības), pārstrādājamības (reciklējamības) un reģenerējamības iespējām. Šīs direktīvas ir plānots pārskatīt 2023. gadā saskaņā ar Eiropas zaļajā kursā un **aprites ekonomikas rīcības plānā** noteiktajām iecerēm²⁸. Kaut arī “Euro 7” priekšlikuma mērķis ir samazināt transportlīdzekļu emisijas ilgākā transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā, palielinot ilgizturības prasības, NTL direktīvas pārskatīšana to papildina, risinot problēmu, kas saistīta ar bojātu un piesārņojošu lietotu transportlīdzekļu eksportu ārpus ES.

Šī iniciatīva atbilst arī atveseļošanas instrumentam **Next Generation EU**²⁹, konkrētāk, **Atjaunošanas un noturības mehānismam**³⁰ (ANM) un pamatiniciatīvai “Uzlāde un uzpilde”, ar ko veicina nākotnes prasībām atbilstošas tīras tehnoloģijas, lai paātrinātu ilgtspējīga, piekļūstama un vieda transporta izmantošanu, uzlādes un degvielas uzpildes stacijas un sabiedriskā transporta paplašināšanu. Izmantojot šo ANM finansējumu, kā arī mērķtiecīgas investīciju programmas saskaņā ar programmu **InvestEU**³¹ vai **“Apvārsnis Eiropa”**³², tiks piešķirti resursi, lai palielinātu ekonomikas izaugsmes potenciālu, kā arī paātrinātu zaļo pārkārtošanos, jo īpaši ar inovatīviem risinājumiem un nākotnes prasībām atbilstošām mazemisiju tehnoloģijām.

Šajā iniciatīvā ir iekļauta arī nepieciešamība nodrošināt taisnīgu un godīgu zaļo pārkārtošanos, jo īpaši atbalstot transporta jomā neaizsargātākos iedzīvotājus — tas atbilst **konferences par Eiropas nākotni nobeiguma ziņojumam** (18.3. priekšlikums), jo sevišķi

²⁵ COM(2020) 102 final un COM(2021) 350 final.

²⁶ Direktīva 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem.

²⁷ Direktīva 2005/64/EK par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to otrreizēju izmantojamību, pārstrādājamību un reģenerējamību.

²⁸ COM(2020) 98 final.

²⁹ COM(2020) 456 final.

³⁰ Regula (ES) 2021/241.

³¹ Regula (ES) 2021/523.

³² Regula (ES) 2021/695.

attiecībā uz tādu transportlīdzekļu finansiālo pieejamību, kas darbojas ar tehnoloģijām, kuras nerada piesārņojumu.

Turklāt šī iniciatīva ir saskaņota ar nesen pieņemto priekšlikumu, ar ko groza Eiropas patērētāju tiesību aizsardzības tiesību aktus, jo īpaši **Negodīgas komercprakses direktīvu**³³ un **Patērētāju tiesību direktīvu**³⁴, lai veicinātu apritīgas, tīras un zaļas ES ekonomikas veidošanu, dodot patērētājiem iespēju pieņemt apzinātus lēmumus par pirkumiem un tādējādi sekmējot ilgtspējīgāku patēriņu.

Turklāt, lai pastiprinātu saskanību dažādās politikas jomās un kā tika norādīts Komisijas paziņojumā “**Labāks regulējums: apvienojam spēkus, lai izstrādātu labākus tiesību aktus**”³⁵, Komisija uzlabo labāka regulējuma pamatnostādnes, lai nodrošinātu to, ka visas tās iniciatīvas atbilst principam “nenodari būtisku kaitējumu”, tādējādi pildot Eiropas Klimata aktā noteiktos pienākumus.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 114. pants.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Tiesību akti par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu veicina vienotā preču tirgus īstenošanu un darbību. Šā priekšlikuma mērķis ir nodrošināt šo tiesību aktu rezultatīvāku īstenošanu un izpildi saistībā ar vispārējo politikas mērķi pastiprināt vienotā tirgus stratēģiju.

Otrais iemesls ir gaisa piesārņojuma un autotransporta pārrobežu raksturs. Lai gan galveno toksisko gaisa piesārņotāju ietekme visspēcīgākā ir avota tuvumā, ietekme uz gaisa kvalitāti neaprobežojas tikai vietējā līmenī, un pārrobežu piesārņojums ir nopietna vides problēma, kas bieži vien kaitē risinājumiem valstu līmenī. Atmosfēras modelēšana liecina, ka vienā dalībvalstī radies piesārņojums ietekmē piesārņojumu citās dalībvalstīs. Lai atrisinātu gaisa piesārņojuma problēmu, nepieciešama saskaņota rīcība ES mērogā.

Emisiju standartu izstrāde ES līmenī un atbilstošas pārvaldības izveide ir ļoti svarīga, lai izvairītos no tā, ka dalībvalstis pieņem atšķirīgus valsts mēroga pasākumus, kas, iespējams, nav saskaņoti vai konsekventi (piemēram, pasākumus, kas ierobežo piekļuvi noteiktām jomām). Šādi pasākumi radītu ievērojamus šķēršļus rūpniecībai un nopietni apdraudētu vienoto tirgu. Tāpēc ir pilnīgi pamatoti turpināt saskaņotu ES rīcību, lai vēl vairāk samazinātu transportlīdzekļu emisijas.

• Proporcionalitāte

Priekšlikums ir samērīgs, jo tas paredz nepieciešamās juridiskās izmaiņas un vienlaikus nepārsniedz to, kas nepieciešams, lai sasniegtu mērķus piesārņotāju emisiju samazināšanai no mehāniskajiem transportlīdzekļiem, no vienas puses, un nodrošinātu juridisko noteiktību transportlīdzekļu ražotājiem, no otras puses. Tas nodrošina nepieciešamos juridiskos nosacījumus, lai, ciktāl iespējams, saglabātu ražotājiem vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

³³ Direktīva 2005/29/EK.

³⁴ Direktīva 2011/83/ES.

³⁵ COM(2021) 219 final.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Regulas izmantošana ir uzskatāma par piemērotu, jo tā nodrošina vajadzīgo pārlicību par tiešu un saskaņotu piemērošanu un izpildi, turklāt nav jāveic transponēšana dalībvalstu tiesību aktos.

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

- **Spēkā esošo tiesību aktu *ex post* izvērtējumi**

Komisija nolēma izmantot vienlaicīgu pieeju, saskaņā ar kuru izvērtējums un ietekmes novērtējums tika veikti paralēli kā vienots process, lai atbilstu Eiropas zaļajā kursā³⁶ izklāstītajam ceļvedim. Tādējādi ietekmes novērtējuma 5. pielikumā iekļautie izvērtējuma konstatējumi tika izmantoti, lai detalizētāk apsvērtu, vai “Euro 6/VI” emisiju standarti joprojām nodrošina augsta līmeņa vides aizsardzību ES un mehānisko transportlīdzekļu vienotā tirgus pareizu darbību.

Izvērtējumā tika novērtēti ar regulām panāktie sasniegumi, salīdzinot tos ar “Euro 6/VI” tiesību aktos noteiktajiem mērķiem. Tajā tika secināts, ka “Euro 6/VI” mērķi uzlabot gaisa kvalitāti, samazinot autotransporta radīto piesārņotāju emisijas, un paredzēt saskaņotus noteikumus mehānisko transportlīdzekļu konstruēšanai joprojām ir ļoti svarīgi. Turklāt tika konstatēts, ka regulas kopumā ir saskaņotas, ka to rezultātā uz ES ceļiem ir parādījušies daļēji tīrāki transportlīdzekļi un ka “Euro 6/VI” testēšanas procedūras ir daļēji iedarbīgas. Regulatīvās izmaksas pastāv, bet kopumā “Euro 6/VI” regulas ir izmaksu ziņā lietderīgas. Tās ir arī radījušas ievērojamu ES pievienoto vērtību, kas ar valsts mēroga pasākumiem līdzīgā apmērā nebūtu bijis iespējams.

Tālāk izklāstīti izvērtējuma galvenie secinājumi.

- Pateicoties šīm regulām, ES ceļu satiksmē tagad piedalās daļēji tīrāki transportlīdzekļi.
- No “Euro VI” emisiju robežvērtību piemērošanas 2013. gadā un “Euro 6” emisiju robežvērtību piemērošanas 2014. gadā līdz 2020. gadam NO_x emisijas uz ES ceļiem ir samazinājušās par 22 % vieglajiem automobiļiem un furgoniem un par 36 % kravas automobiļiem un autobusiem. Izplūdes PM emisijas uz ES ceļiem ir samazinājušās par 28 % vieglajiem automobiļiem un furgoniem un par 14 % — kravas automobiļiem un autobusiem.
- Regulas ir nedaudz samazinājušas autotransporta radīto negatīvo ietekmi uz veselību, kas varētu izraisīt ieelpošanas rezultātā gūtas elpceļu un sirds un asinsvadu slimības.
- Aplēsts, ka regulatīvās izmaksas autobūves nozarei ir 357–929 EUR par vienu transportlīdzekli ar dīzeļmotoru un 80–181 EUR par vienu transportlīdzekli ar benzīna motoru attiecībā uz vieglajiem automobiļiem un furgoniem, kā arī līdz 3717–4326 EUR par vienu lielas noslodzes transportlīdzekli. Kaut arī pēdējais no minētajiem rādītājiem atbilst prognozētajam, vieglo automobiļu un furgonu izmaksas ir lielākas, nekā sākotnēji tika paredzēts.
- Ietekme uz konkurētspēju un inovāciju kopumā šķiet pozitīva, un nav konkurences izkropļojumu pazīmju.

³⁶ COM(2019) 640 final.

- Nesenās politikas attīstības tendences, piemēram, Eiropas zaļais kurss, atbalsta “Euro 6/VI” mērķus un turpmāku gaisa kvalitātes uzlabošanu, samazinot autotransporta radītās emisijas, saskaņā ar vienotu ES pieeju.
- Regulas ir radījušas reālus ekonomiskos ieguvumus sabiedrībai.
- Kaut arī regulas kopumā ir saskaņotas, ir konstatētas dažas problēmas attiecībā uz saskaņotību gan ar “Euro 6/VI” emisiju standartiem, gan ar citiem ES tiesību aktiem.
- Regulas nav tikušas vienkāršotas.
- Vissvarīgākais ES pievienotās vērtības aspekts ir tirgus saskaņošana, un maz ticams, ka nekoordinēta rīcība būtu bijusi tikpat efektīva. Regulas nodrošina vienotas prasības un tādējādi līdz minimumam samazina izmaksas ražotājiem un nodrošina regulatīvo noteiktību.
- Tomēr daži trūkumi neļauj regulām vēl vairāk uzlabot gaisa kvalitāti, samazinot autotransporta nozares radīto piesārņotāju emisijas. Tādējādi daži regulu izstrādes elementi (kārtības), iespējams, ir ietekmējuši regulu efektivitāti. Konkrētāk:
 - izvērtējums liecina, ka secīgo “Euro 6/VI” standartu posmu īstenošanā sarežģītības un konsekvences problēmas ir iesakņojušās gan kopējā tiesiskajā regulējumā, gan tā praktiskajā īstenošanā;
 - izvērtējumā uzsvērts, ka pašreizējās regulās nav ņemti vērā daudzi potenciālie ieguvumi cilvēku veselībai un videi. Neraugoties uz progresu, kas panākts, lai samazinātu atšķirību starp reālos braukšanas apstākļos radītajām transportlīdzekļa emisijām (dažādos braukšanas ciklos un ekspluatācijas apstākļos, jo īpaši, braucot pilsētas apstākļos) un tipam apstiprinātām emisijām, “Euro 6/VI” emisiju testēšanā joprojām netiek ņemtas vērā nozīmīgas emisijas. Turklāt emisijas netiek pienācīgi kontrolētas visā transportlīdzekļu ekspluatācijas laikā.

• **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Lai apkopotu pierādījumus un nodrošinātu labu pārredzamību, Komisija centās saņemt ieinteresēto personu atsauksmes, izmantojot vairākus apspriešanās pasākumus. Precīzāk, ņemot vērā šā priekšlikuma mērķi, Komisija centās saņemt šādu ieinteresēto personu grupu atsauksmes: dalībvalstis un valstu iestādes, autobūves nozare (tajā skaitā transportlīdzekļu ražotāji, sastāvdaļu piegādātāji un citas nozares ieinteresētās personas), pilsoniskā sabiedrība (tajā skaitā patērētāju organizācijas un vides NVO) un iedzīvotāji.

Detalizēts kopsavilkums par plašo apspriešanās procesu ir sniegts kopsavilkuma ziņojumā, kas iekļauts šā priekšlikuma ietekmes novērtējuma 2. pielikumā.

Komisija ir apkopojusi atsauksmes, veicot šādus pasākumus:

- pirmo reizi iniciatīva ar ieinteresētajām personām tika apspriesta 2018. gada oktobrī notikušajā ieinteresēto personu konferencē. Pēc tam tika izveidota Padomdevēja grupa transportlīdzekļu emisiju standartu jautājumos (*AGVES*), kurā apvienotas attiecīgās nozares, pilsoniskās sabiedrības un dalībvalstu ekspertu grupas un kura no 2019. gada jūlija līdz 2021. gada aprīlim organizēja desmit sanāksmes un vienu *ad hoc* semināru par vienkāršošanu;
- sākotnējais ietekmes novērtējums tika uzsākts 2020. gada 27. martā un tika gatavots līdz 3. jūnijam. Pēc tam, 2020. gada 6. jūlijā, sākās priekšlikuma sabiedriskā

apspriešana, kas ilga 18 nedēļas — priekšlikumus bija iespējams iesniegt līdz 2020. gada 9. novembrim;

- tika veiktas divas 14 nedēļu ilgas mērķorientētas apspriešanas — viena par “Euro 6/VI” izvērtējumu (no 2020. gada 4. marta līdz 8. jūnijam) un otra par “Euro 7” ietekmes novērtējumu (no 2020. gada 3. augusta līdz 9. novembrim) — tajās uzmanība vairāk tika pievērsta detalizētiem un tehniskiem iniciatīvas aspektiem.

“Euro 6/VI” izvērtējumā un “Euro 7” ietekmes novērtējuma sagatavošanā tika ņemta vērā informācija, viedokļi un dati, kas tika iegūti visos apspriešanās pasākumos. Savāktie ieinteresēto personu pierādījumi ļāva papildināt, savstarpēji pārbaudīt un apstiprināt pierādījumus, kas jau bija iegūti, veicot citu izpēti ietekmes novērtējumā un papildu pētījumos.

Tālāk ir sniegts kopsavilkums par galvenajiem rezultātiem, kas gūti, apspriežoties ar ieinteresētajām personām.

Ieinteresētās personas no visām grupām bija vienisprātis, ka pašreizējais, ar autotransportu saistītais gaisa piesārņojums un tā izraisītās veselības problēmas ir aktuālas un ka ir jārīkojas. Kaut arī lielākā daļa respondentu no sastāvdaļu piegādātāju, dalībvalstu pārstāvju, pilsoniskās sabiedrības un iedzīvotāju grupām uzskatīja, ka jaunie “Euro” standarti ir piemēroti, lai vēl vairāk samazinātu transportlīdzekļu emisijas, transportlīdzekļu ražotāji bija rezervētāki. Vairākos pasākumos autobūves nozares pārstāvji uzsvēra, ka reāls un līdzsvarots risinājums būtu “Euro 6/VI” saglabāšana.

Lielākā daļa no visām grupām bija vienisprātis, ka “Euro 6/VI” sistēma ir sarežģīta. Sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtās atbildes liecina, ka šī sarežģītība rada ievērojamas atbilstības nodrošināšanas izmaksas un administratīvo slogu. Turklāt visas grupas, izņemot nozares pārstāvjus, norādīja, ka sarežģītība traucē vides aizsardzībai, bet pilsoniskās sabiedrības pārstāvji piebilda, ka tā izraisa nepareizu interpretāciju. Respondenti no visām grupām norādīja, ka ir nepieciešams risināt regulu sarežģītības problēmu, izmantojot dažādus pasākumus.

Lielākā daļa visu grupu — arī sastāvdaļu piegādātāji, bet ne transportlīdzekļu ražotāji, — atbalstīja stingrāku robežvērtību izstrādi reglamentētiem piesārņotājiem un jaunu robežvērtību izstrādi nereglamentētiem piesārņotājiem. Sastāvdaļu piegādātāji, dalībvalstis, pilsoniskās sabiedrības pārstāvji un iedzīvotāji uzskata, ka pašreizējās piesārņojuma kontroles tehnoloģijas dod iespēju vēl vairāk samazināt emisijas.

Lielākā daļa ieinteresēto personu uzskata, ka “Euro 6/VI” sistēmā reālos braukšanas apstākļos radītās emisijas netiek pienācīgi uzraudzītas vai ierobežotas visā transportlīdzekļu ekspluatācijas laikā. Kā iespējamie cēloņi tika norādīti neatļauta iejaukšanās, transportlīdzekļu novecošana, neatbilstošas tehniskās apskates un tehniskās apkopes izmaksas. Visas ieinteresēto personu grupas ir paidušas atbalstu pastāvīga emisiju monitoringa ieviešanai kā pasākumam, ar ko nodrošināt emisiju mērīšanu reālos braukšanas apstākļos. Tomēr lielākā daļa ražotāju piebilda, ka tuvākajā nākotnē to varēs izmantot tikai ierobežotam piesārņotāju skaitam.

Atsauksmes un ieinteresēto personu viedokļu atšķirības (ja šādas atsauksmes un viedokļi bija ticami) tika rūpīgi analizētas un ņemtas vērā ietekmes novērtējumā. Sarežģītības problēmas un iespējamo vienkāršošanas pasākumu analīzē īpaši noderīgi bija nozares pārstāvju un dalībvalstu viedokļi. Turklāt nozares pārstāvju sniegtā informācija par piesārņojuma kontroles tehnoloģiju aparatūras izmaksām ir bijis svarīgs avots ekonomiskās ietekmes novērtēšanai.

Izstrādājot un novērtējot risinājumu variantus, tika ņemtas vērā dalībvalstu, nozares pārstāvju, pilsoniskās sabiedrības un iedzīvotāju paustās atsauksmes un bažas, jo īpaši attiecībā uz emisiju samazināšanas tehnoloģisko potenciālu, nosakot emisiju robežvērtības, ilgizturību, testēšanas nosacījumus un emisiju pastāvīgu monitoringu, iespējamo paātrināto pāreju uz elektriskajiem transportlīdzekļiem un ietekmi uz konkurētspēju — jautājumiem, kuros nozares ieinteresētajām personām bija atšķirīgi viedokļi.

Ieinteresēto personu viedokļi par vienota “Euro” emisiju standarta ieviešanu vieglajiem automobiļiem / furgoniem un kravas automobiļiem / autobusiem atšķīrās no Komisijas viedokļiem. Sākotnēji nozares ieinteresētās personas šo vienkāršošanas pasākumu neatbalstīja. Tā kā nozares pārstāvju argumentus, piemēram, par pienācīgu diferenciāciju, kā arī starptautisko saskaņošanu, vajadzētu spēt īstenot arī tad, ja pamatakti (Regula (EK) Nr. 715/2007 un Regula (EK) Nr. 595/2009) būtu apvienoti, bet konkrētās īstenošanas regulas — nodalītas, Komisija šo pieeju turpināja. Tas tika apstiprināts ar ieinteresētajām personām turpmākajās pārrunās, kas bija saistītas ar ietekmes novērtējuma mērķorientētu apspriešanu, kā arī *AGVES* sanāksmē 2020. gada 16. novembrī.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Ietekmes novērtējumā izmantoti pierādījumi no vairākiem avotiem, kas ietver pētījumus, ko veikuši konsorcijs *CLOVE* ārējie darbuizpildītāji, tajā skaitā galvenie eksperti no Saloniku Aristoteļa Universitātes Lietišķās termodinamikas laboratorijas (*LAT*) (Grieķija), *Ricardo* (Apvienotā Karaliste), *EMISIA* (Grieķija), *TNO* (Nīderlande), Grācas Tehniskās universitātes (Austrija), *FEV* (Vācija) un *VTT* (Somija).

Pirmo pētījumu uzsāka *CLOVE*, lai pārskatītu un salīdzinātu citu pasaules valstu tiesību aktus un gūtu pieredzi no tiem, novērtētu pašreizējo ES emisiju testu lietderību un izstrādātu un novērtētu jaunus emisiju testus reglamentētiem un nereglamentētiem piesārņotājiem. Pēc tam otrajā pētījumā tika rūpīgi pārskatīta ar pirmo pētījumu ieviesto pasākumu izmaksu lietderība, kā arī tika sagatavots jaunu piesārņotāju emisiju robežvērtību tehniski ekonomiskais pamatojums visiem transportlīdzekļiem un veikta transportlīdzekļu emisiju standartu vienkāršošanas iespēju analīze. Šis pētījums arī palīdzēja novērtēt “Euro 6/VI” sistēmu un vienlaikus sniedza ietekmes novērtējumam nepieciešamos pierādījumus. Šo pētījumu pamatā ir analīze un testi, ko veica Komisijas Kopīgais pētniecības centrs savās telpās Isprā, Itālijā.

Lai kvantitatīvi novērtētu ekonomisko, sociālo un vidisko ietekmi, ietekmes novērtējuma pētījumā un ziņojumā ir izmantoti *SIBYL* un *COPERT* modeļi. *COPERT* izmanto, lai veiktu siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisiju pārskata aprēķinus autotransporta nozarē, pamatojoties uz reālos braukšanas apstākļos radītajām emisijām, kuru datus koordinēja Eiropas Vides aģentūra (EVA) un *JRC*. *SIBYL* ir specializēts rīks, ar kuru politikas veidošanas atbalstam var precīzi prognozēt transportlīdzekļu tehnoloģiju ietekmi uz nākotnes autoparkiem, enerģiju, emisijām un izmaksām. Abi modeļi tika atjaunināti, pamatojoties uz datiem un pierādījumiem, kas iegūti apspriedēs ar ieinteresētajām personām, jaunākajiem emisijas faktoriem un publikāciju pārskatiem.

Turklāt tika apkopota papildu informācija par šādiem jautājumiem:

- pieejamās tehnoloģijas, ko attiecīgajā laikposmā var izmantot, lai samazinātu piesārņotāju emisijas, kā arī to lietderība un izmaksas;
- ietekme uz veselību un vidi naudas izteiksmē;
- vispārējie makroekonomiskie rādītāji, piemēram, jaunu darbvietu radīšana, nepieciešamās prasmes, pētniecība un inovācija u. c.;

- ES rūpniecības konkurētspēja un iekšējā tirgus kohēzija;
- kvalitatīvā ietekme uz MVU un patērētājiem (tajā skaitā patērētāju uzticēšanās).

Pētījumu un avotu saraksts ir sniegts ietekmes novērtējuma 1. pielikumā.

- **Ietekmes novērtējums**

Šajā priekšlikumā ietvertie pasākumi ir līdzsvaroti, ņemot vērā to labvēlīgo ietekmi uz veselību un vidi, kā arī slogu nozarei. Pasākumu iedarbīgumu un izmaksu efektivitāti apstiprina pievienotais ietekmes novērtējums. Kopsavilkuma lapa un Regulējuma kontroles padomes pozitīvais atzinums ir pieejams vietnē X (saite tiks pievienota).

Tika izvērtēti trīs politikas risinājumi ar atšķirīgu pasākumu kombināciju un dažādu ieceru vērienu, lai risinātu pašreizējās “Euro 6/VI” regulās konstatētās problēmas, ņemot vērā saskaņā ar Eiropas zaļo kursu paredzēto zaļo un digitālo pārkārtošanos. Šis pārkārtošanās process sniedz iespējas izmantot progresīvākus risinājumus piesārņotāju emisiju samazināšanai, piemēram, izmantot zema piesārņojuma tehnoloģijas un emisiju pastāvīgu monitoringu ar moderniem sensoriem un transportlīdzekļu savienojamības sistēmām. Politikas risinājumos tika ņemta vērā arī pāreja uz elektropiedziņu, kam nepieciešami izmaksu ziņā efektīvi un atbilstoši risinājumi piesārņotāju emisiju samazināšanai transportlīdzekļu iekšdedzes motoru segmentā.

Saskaņā ar konkrētajiem mērķiem 1., 2. (2.a un 2.b) un 3.a politikas risinājuma mērķis bija samazināt pašreizējo *Euro* emisiju standartu sarežģītību, ieviešot vienkāršošanas pasākumus (piemēram, aizstājot divas regulas ar vienu regulu vai svītrojot atsaucis uz novecojušiem testiem). Jaunākās emisiju robežvērtības visiem attiecīgajiem gaisa piesārņotājiem tika noteiktas 1. politikas risinājumā ar mazu ieceru vērienu, 2.a un 3.a risinājumā ar vidēji lielu ieceru vērienu un 2.b risinājumā ar lielu ieceru vērienu. Reālos braukšanas apstākļos radīto emisiju kontroli 1. politikas risinājumā uzlaboja ar mazu ieceru vērienu attiecībā uz reālās braukšanas testēšanas robežvērtībām, 2.a risinājumā — ar vidēji lielu ieceru vērienu attiecībā uz reālās braukšanas testēšanas robežvērtībām un ilgizturības prasībām, 2.b risinājumā — ar vidēji lielu ieceru vērienu attiecībā uz reālās braukšanas testēšanas robežvērtībām un ilgizturības prasībām, savukārt 3.a risinājumā — ar vidēji lielu ieceru vērienu attiecībā uz reālās braukšanas testēšanas robežvērtībām, ilgizturības prasībām un emisiju pastāvīgu monitoringu.

Ietekmes novērtējumā ir konstatēts, ka 3.a politikas risinājums ar vidēji lielu ieceru vērienu ir vissamērīgākais attiecībā uz vieglajiem un lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Tika konstatēts, ka šis politikas risinājums ir visiedarbīgākais, lai sasniegtu noteiktos mērķus, un vienlaikus arī izmaksu ziņā efektīvs, jo dod vislielāko labumu iedzīvotāju veselībai un videi, un regulatīvās izmaksas nozarei ir zemas. Turklāt tika konstatēts, ka šis risinājums ir saskanīgs ar tiesību aktiem par gaisa kvalitāti, CO₂ emisiju standartiem un tehnisko apskaušu direktīvām. Ieviešot emisiju pastāvīgu monitoringu, 3.a risinājums visvairāk atbilstu arī Eiropas divējādās, t. i., zaļās un digitālās, pārkārtošanās procesam, ko paredzēts īstenot saskaņā Eiropas zaļo kursu.

Tālāk ir sniegts kopsavilkums par 3.a risinājuma sociālo, ekonomisko un vidisko ietekmi.

Aplēsts, ka kopējās regulatīvās izmaksas ir 304 EUR par vienu vieglo transportlīdzekli un 2681 EUR par vienu lielas noslodzes transportlīdzekli. Ietekmes novērtējumā izvērtētajā 25 gadu periodā tas radītu kopējās regulatīvās izmaksas 35,48 miljardu EUR apmērā attiecībā

uz vieglajiem transportlīdzekļiem un 17,53 miljardu EUR apmērā attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

No otras puses, samazinot kaitīgo gaisa piesārņotāju emisijas, ieguvumi veselības un vides jomā naudas izteiksmē sasniedz attiecīgi 55,75 miljardus EUR un 133,58 miljardus EUR. Šie ieguvumi galvenokārt tiek gūti, samazinot NO_x un PM_{2.5} emisijas. Turklāt šis risinājums visiem transportlīdzekļiem uzrādīja vislielāko pozitīvo ietekmi attiecībā uz piekļuvi nozīmīgākajiem starptautiskajiem tirgiem un uz inovāciju.

Pielāgošanās izmaksas (kas aptver atbilstības nodrošināšanas pamatizmaksas, kuras saistītas ar emisiju kontroles tehnoloģiju aprīkojuma izmaksām un saistītajām pētniecības un izstrādes, un kalibrēšanas izmaksām, tajā skaitā iekārtu un instrumentu izmaksām) 3.a risinājumā tika lēstas 67 miljardu EUR apmērā laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam vieglajiem transportlīdzekļiem un 26 miljardu EUR apmērā lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Līdztekus šiem ieguvumiem tiek lēsts, ka regulatīvo izmaksu ietaupījums (kas ietver izmaksu ietaupījumu testēšanas laikā, tipa apstiprinātāju iestāžu veiktās testu novērošanas un tipa apstiprināšanas maksu ietaupījumu, kā arī administratīvo izmaksu ietaupījumu saistībā ar ziņošanas un citas informācijas sniegšanas pienākumiem tipa apstiprināšanas procedūru ietvaros) vēlamā risinājuma gadījumā ir 4,67 miljardi EUR vieglajiem transportlīdzekļiem un 0,58 miljardi EUR lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Kopumā 3.a risinājuma ietekme uz finansiālo pieejamību patērētājiem būtu ierobežota. Kaut gan paredzams, ka kopējās regulatīvās izmaksas salīdzinājumā ar pamatscenāriju tiks pārnestas uz patērētājiem, tas radītu mazo transportlīdzekļu ar benzīna motoru cenas pieaugumu par 0,8 % un mazo transportlīdzekļu ar dīzeļmotoru cenas pieaugumu par 2,2 % vieglo automobiļu un furgonu grupās.

Akumulatoru baterijas ilgizturības prasības tika pievienotas pēc tam, kad 2022. gada 14. aprīlī tika pieņemti jaunie ANO Vispārējie tehniskie noteikumi Nr. 22 par transportlīdzekļos iebūvētu akumulatoru bateriju ilgizturību elektriskajiem transportlīdzekļiem, kuros noteiktas minimālās veikspējas prasības elektriskajiem transportlīdzekļiem tādā līmenī, lai nebūtu jāmaina akumulatoru bateriju tehnoloģijas. Paredzams, ka šīs prasības neradīs papildu izmaksas, bet palielinās patērētāju informētību un uzticēšanos.

Nemot vērā pašreizējos ģeopolitiskos un ekonomiskos apstākļus, ir veikta galīgā pārskatīšana, lai autobūves nozarei un patērētājiem nodrošinātu jaunākos apsvērumus. Izmaksu pieaugums, kas sākās 2021. gadā, jo īpaši enerģijas un izejvielu izmaksu ziņā, ir krasi palielinājies. Tajā pašā laikā ir samazinājies pieprasījums pēc mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kā arī to pārdošanas apjomi, bet pieaugusi vajadzība pēc investīcijām zaļās pārkārtošanās jomā. Tas rada spiedienu uz automobiļu piegādes ķēdi un paaugstinātas inflācijas kontekstā patērētājiem rada finansiālās pieejamības problēmas. Lai sekmētu automobiļu ekosistēmas veiksmīgu zaļo pārkārtošanos, iepriekš minētais 3.a risinājums ir pielāgots vieglajiem transportlīdzekļiem, lai samazinātu pielāgošanās izmaksas, un vienlaikus saglabāts vispārējais vidēji lielais vides un digitālo ieceru vēriens.

Vieglajiem automobiļiem un furgoniem izplūdes emisiju robežvērtības tiek noteiktas zemākajā līmenī, kāds pašlaik noteikts *Euro 6* standartā vieglajiem automobiļiem, tādējādi furgoniem tiek noteiktas zemākas robežvērtības nekā *Euro 6* standartā, savukārt ilgizturības prasības, kā arī reālās braukšanas testēšanas robežvērtības tiek noteiktas kā 3.a risinājumā. Prasības attiecībā uz iztvaikošanas emisijām, akumulatoru baterijas ilgizturību un emisijām,

kas nav saistītas ar izplūdes gāzēm, ir noteiktas kā 3.a risinājumā. Tas ir vidējais risinājums attiecībā uz izplūdes emisiju robežvērtībām, un tā līmenis ir starp 1. un 2.a/3.a risinājumu. Šāda izvēle ir izdarīta, lai līdzsvarotu nepieciešamību uzlabot vidisko sniegumu ar nepieciešamību izvairīties no nesamērīgām investīcijām transportlīdzekļos, kas pēc 2035. gada vairs netiks tirgoti. Pēc noteiktas robežvērtības izmaksas pieaug ievērojami straujāk nekā vidiskie ieguvumi. Izvēlētais risinājums uzlabo vieglo automobiļu un furgonu finansiālo pieejamību patērētājiem un samazina investīciju izmaksas, kas nepieciešamas, lai izstrādātu jaunus aparātūras risinājumus emisiju kontroles sistēmām vieglajiem automobiļiem un furgoniem ar iekšdedzes motoru.

Izvēlētie pasākumi nosaka tehnoloģiski un degvielas ziņā neitrālas robežvērtības vieglajiem automobiļiem un furgoniem, bet vienlaikus pieļauj nedaudz augstākas robežvērtības mazjaudas furgoniem, ja šāda pielaide ir pamatota ar tehniskiem apsvērumiem. Testēšanas robežvērtības ir tādas pašas kā 3.a risinājumā, kas tādējādi ļauj gūt ieguvumus, ierobežojot pašlaik nekontrolētās emisijas. Metodikas un robežvērtības attiecībā uz iztvaikošanas emisijām, bremsēm, riepām, kā arī akumulatoru baterijas ilgizturību un emisiju monitoringa instrumentu ar sensoriem izmantošanu atbilst tām, kas izklāstītas ietekmes novērtējuma ziņojumā aprakstītajā 3.a risinājumā. Šie pasākumi veido aizvien nozīmīgāku daļu no emisiju samazināšanas potenciāla, kā arī vides un veselības ieguvumiem, jo īpaši pilsētvidē, kur šo piesārņotāju iedarbība ir izteiktāka. Bremžu un riepju radītās emisijas drīz veidos lielāko daļu cieto daļiņu emisiju.

Attiecībā uz kravas automobiļiem un autobusiem tiek saglabāts 3.a risinājums. Tas atspoguļo ievērojami lēnāku kravas automobiļu un autobusu pāreju uz nulles izplūdes emisiju tehnoloģijām. Paredzams, ka kravas automobiļi un autobusi ar iekšdedzes motoriem ES tirgū saglabāsies daudz ilgāk.

Attiecībā uz visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem visi vienkāršošanas pasākumi tiek saglabāti kā 3.a risinājumā, jo tie atspoguļo nepieciešamību modernizēt regulu un samazināt administratīvo slogu. Šis risinājums nodrošina arī kopējo emisiju samazinājumu, jo īpaši aukstās iedarbināšanas laikā un braucot pilsētas apstākļos, jo transportlīdzekļiem jāatbilst emisiju robežvērtībām arī īsos braucienos.

Attiecībā uz vidiskiem ieguvumiem izvēlētais risinājums nodrošina emisiju ievērojamu samazinājumu, kas ir tikai nedaudz mazāks nekā 3.a risinājumā attiecībā uz vieglajiem automobiļiem un furgoniem, jo augstākas emisiju robežvērtības ir saistītas ar testēšanas apstākļu uzlabojumiem un atbilstības panākšanas pasākumiem, kas 1. risinājumā nebija paredzēti. Aplēsts, ka līdz 2035. gadam, īstenojot izvēlētos pasākumus, vieglo automobiļu / furgonu radītais NO_x samazinājums būs vairāk nekā 85 % salīdzinājumā ar 2018. gada līmeni un kravas automobiļu / autobusu radītais NO_x samazinājums būs vairāk nekā 80 % salīdzinājumā ar 2018. gada līmeni. Tiek lēsts, ka līdz 2035. gadam, salīdzinot ar pamatscenāriju, mehānisko transportlīdzekļu radīto NO_x kopējais daudzums samazināsies uz pusi.

Paredzams, ka regulatīvo izmaksu ietaupījumi būs tādi paši kā 3.a risinājumā. Produktu izstrādes izmaksas nozarei ir ievērojami mazākas, jo jaunais risinājums neprasa transportlīdzekļu pārveidošanu, bet atbilstību var panākt ar pašlaik izmantotajām emisiju kontroles un pārkalibrēšanas tehnoloģijām. Paredzams, ka regulatīvās izmaksas tiks ievērojami samazinātas un būs robežās starp 1. un 3.a risinājuma izmaksām. Kopumā gaidāms, ka izvēlētie pasākumi dos līdzīgu vai lielāku reālo ieguvumu nekā 3.a risinājuma

gadījumā un nodrošinās emisiju ievērojamu aiztaupījumu ar ierobežotām pielāgošanās izmaksām.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Saskaņā ar Komisijas apņemšanos panākt labāku regulējumu priekšlikums ir sagatavots iekļaujot, ievērojot pārredzamību un pastāvīgi iesaistot ieinteresētās personas.

MVU (atsauces ietekmes novērtējums): ietekmes novērtējumā konstatēts, ka Eiropas autobūves nozari galvenokārt veido lieli ražotāji, kas nodarbojas ar transportlīdzekļu montāžu un sastāvdaļu ražošanu. Daži MVU ražo transportlīdzekļus vai sistēmas, kam nepieciešams ES emisiju tipa apstiprinājums. Tika apzināti 35 MVU, kas ražo specializētus transportlīdzekļus, pamatojoties uz lielāku ražotāju ražotajiem spēka pārvadiem. Lai ņemtu vērā ierobežota ražošanas apjoma specifiku, tiek ierosināti vienkāršoti noteikumi mazajiem ražotājiem.

Izmaksu ietaupījumi: ietekmes novērtējumā ir arī analizēts, kā potenciāli vienkāršot tiesību aktus un samazināt nevajadzīgas atbilstības nodrošināšanas un administratīvās izmaksas. Kaut arī priekšlikums palielina regulatīvās izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem — proti, piesārņojuma kontroles tehnoloģiju un sensoru aparātūras izmaksas, kā arī pētniecības un izstrādes un ar to saistītās kalibrēšanas izmaksas —, priekšlikumi tajā pašā laikā ļauj gūt atbilstības nodrošināšanas izmaksu ietaupījumu testēšanas laikā, tipa apstiprinātāju iestāžu veiktās testu novērošanas un tipa apstiprināšanas maksu ietaupījumu, kā arī administratīvo izmaksu ietaupījumu. Jo īpaši administratīvais slogs samazinātos, ieviešot vienkāršošanas pasākumus un jaunās prasības attiecībā uz emisiju pastāvīgu monitoringu. Paredzams, ka, samazinot tipa apstiprinājumu skaitu, minētās jaunās prasības vēl vairāk vienkāršos ziņošanas un citas informācijas sniegšanas pienākumus tipa apstiprinājuma piešķiršanas un verifikācijas procedūrās. Saskaņā ar 3.a risinājumu administratīvo izmaksu ietaupījums tiek lēsts 224 tūkstošu EUR apmērā par tipa apstiprinājumu (22 EUR par vienu transportlīdzekli) vieglajiem automobiļiem / furgoniem ar dīzeļmotoru un 204 tūkstošu EUR apmērā par tipa apstiprinājumu vieglajiem pasažieru automobiļiem / vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar benzīna motoru (26 EUR par vienu transportlīdzekli). Attiecībā uz kravas automobiļiem / autobusiem administratīvo izmaksu ietaupījums 3.a risinājumā sasniedz 66 tūkstošus EUR par tipa apstiprinājumu automobiļiem ar dīzeļmotoru (22 EUR par vienu transportlīdzekli) un 67 tūkstošus EUR par tipa apstiprinājumu automobiļiem ar benzīna motoru (47 EUR par vienu transportlīdzekli). Paredzams, ka galīgi izvēlētajos risinājumos visas izmaksas par vieglajiem automobiļiem / furgoniem būs zemākas.

Konkurētspēja: neraugoties uz regulatīvajām izmaksām nozarei un kumulatīvajām investīcijām saistībā ar CO₂ emisiju standartiem, paredzams, ka priekšlikums pozitīvi ietekmēs konkurētspēju. Tas ir saistīts ar jaunām tirgus iespējām, ko rada jaunu sensoru izstrāde, kā arī sakaru protokolu un kiberdrošības un pretējaukšanās risinājumu attīstīšana. Moderno digitālo un tīro tehnoloģiju izmantošana būs priekšrocība, lai iekļūtu nozīmīgākajos starptautiskajos tirgos, jo īpaši ASV un Ķīnas tirgos.

Digitālā joma: saskaņā ar Digitālās desmitgades iniciatīvā³⁷ izvirzīto mērķi visās nozarēs būtu jāīsteno digitālā pārkārtošanās, kas lielā mērā veicinās zaļo pārkārtošanos, arī autotransporta nozarē, lai īstenotu nulles piesārņojuma ieceri nolūkā radīt no toksikantiem brīvu vidi. Priekšlikums veicina papildu saskaņotību ar divējādo pārkārtošanos, jo ar to atbalsta emisiju samazināšanu transportlīdzekļu ekspluatācijas laikā, ieviešot emisiju pastāvīgu monitoringu

³⁷ COM(2021) 118 final.

un transportlīdzekļu savienojamību. Nacionālā tipa apstiprinātājām iestādēm būtu vēlams pakalpojumus sniegt arī digitāli (tajā skaitā mašīnlasāmu informāciju). Tas veicina rezultatīvi funkcionējošas digitālās sabiedrības un ekonomikas ("digitāls pēc noklusējuma") izveidi.

Šī iniciatīva atbilst principam "nenodari būtisku kaitējumu", jo tā palīdz īstenot Eiropas zaļajā kursā paredzētās zaļās pārkārtošanās mērķus (jo īpaši ilgtspējīgas mobilitātes un nulles piesārņojuma ieceres). Tā nodrošina, ka transports kļūst mazāk piesārņojošs, jo īpaši pilsētās, un tiek uzskatīts par būtisku daļu no pārejas uz tīru mobilitāti. Ietekmes novērtējumā konstatēts, ka nav paredzams, ka risinājumi nodarīs būtisku kaitējumu kādam no ilgtspējīgas attīstības mērķiem (IAM) vides jomā³⁸.

- **Pamattiesības**

Priekšlikums pamattiesību un līdztiesības aizsardzību neietekmē. Tam nav atšķirīgas ietekmes dzimuma dēļ.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neprasa papildu finanšu resursus.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ar šo priekšlikumu paredz pasākumus *Euro 7* emisiju standartu lietderības uzraudzībai un izvērtēšanai attiecībā pret darbības mērķiem un konstatēto rezultātu un tiesību aktu cēloņsakarību noteikšanai. Tādēļ ir ierosināti vairāki uzraudzības rādītāji *Euro 7* emisiju standartu pārskatīšanai. Šie uzraudzības rādītāji ir šādi:

- emisiju tipa apstiprinājumu skaits saskaņā ar *Euro 7* katram transportlīdzekļa tipam;
- izmaksas īstenošanas posmā un administratīvās izmaksas katram emisiju tipa apstiprinājumam;
- pierādījumi par uzlabotu emisiju kontroli visos ekspluatācijas apstākļos attiecībā uz visiem reglamentētajiem piesārņotājiem;
- izpildes panākšanas izmaksas, tajā skaitā izmaksas par pārkāpumiem un sankcijām neatbilstības gadījumā, kā arī uzraudzības izmaksas;
- emisiju izmaiņas transportlīdzekļu ekspluatācijas laikā, ko apliecina atbilstošas testēšanas kampaņas un pastāvīgs emisiju monitorings.

Veicot *Euro 7* emisiju standartu pārskatīšanu, tiks izvērtēts arī vispārīgāku rādītāju kopums, kas izriet no citām ES rīcībpolitikām saistībā ar autotransporta gaisa piesārņotājiem:

- gada piesārņotāju koncentrācijas līmeņi Eiropas pilsētu teritorijās un autotransporta gada īpatsvars no piesārņotāju emisijām, par ko dalībvalstis ziņojušas EVA saskaņā ar Direktīvu par valstīm noteikto maksimāli pieļaujamo emisiju (*NEC* direktīva)³⁹ un kas iekļautas EVA ikgadējā ziņojumā par gaisa kvalitāti Eiropā;

³⁸ Jo īpaši šādiem: 3. mērķis: "Laba veselība un labklājība", 6. mērķis: "Tīrs ūdens un sanitārija", 13. mērķis: "Rīcība klimata jomā", 14. mērķis: "Dzīvība ūdenī" un 15. mērķis: "Dzīvība uz zemes".

³⁹ Direktīva (ES) 2016/2284.

- gadā reģistrēto transportlīdzekļu skaits un spēka pārvadu tehnoloģiju īpatsvars uz ES ceļiem, par ko dalībvalstis ziņojušas Eiropas Alternatīvo degvielu observatorijai;
- informācija par gaisa piesārņojuma ietekmes uz veselību (t. i., priekšlaicīgas nāves gadījumu, kas saistīti ar noteiktu piesārņotāju iedarbību) ikgadējām izmaiņām, kas iekļauta EVA ikgadējā ziņojumā par gaisa kvalitāti Eiropā;
- autotransporta radīto emisiju īpatsvars no noteiktu piesārņotāju gada emisijām, par ko dalībvalstis ziņojušas EVA saskaņā ar *NEC* direktīvu;
- no dalībvalstīm gadā saņemto paziņojumu skaits par tādiem šķēršļiem ES iekšējai tirdzniecībai ar vieglajiem automobiļiem, furgoniem, kravas automobiļiem un autobusiem, ko rada valsts, reģionālo vai vietējo iestāžu noteiktas tehniskas prasības (t. i., jebkāda veida aizliegumi) saskaņā ar Direktīvā (ES) 2015/1535 paredzēto paziņošanas procedūru⁴⁰.
- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

I nodaļā izklāstīti vispārīgie noteikumi, ieskaitot regulas priekšmetu (1. pants) un darbības jomu (2. pants) un galveno regulā izmantoto terminu definīcijas (3. pants).

II nodaļā ir ietverti noteikumi par ražotāju pienākumiem attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanu saistībā ar to piesārņotāju emisijām un akumulatoru bateriju ilgzinātību. Konkrētāk, tas ietver ražotāju pienākumus attiecībā uz šādu transportlīdzekļu konstrukciju un dizainu, tajā skaitā kibernetikas pasākumus (4. pants), un iespējas ražotājiem deklarēt labāku veiktspēju ar zemākām emisiju robežvērtībām un/vai uzlabotu akumulatoru bateriju ilgzinātību, kā arī ģeozonēšanas tehnoloģijas, lai nodrošinātu nulles izplūdes emisiju režīmu (5. pants). Ražotājiem ir jāievēro konkrētas ilgzinātības prasības attiecībā uz transportlīdzekļu ekspluatācijas laiku, kā arī vilces akumulatoru baterijas ilgzinātības minimālās veiktspējas prasības, lai nodrošinātu atbilstību emisiju robežvērtībām un citām saistītajām tehniskajām prasībām (6. pants). Lai pierādītu atbilstību šīm prasībām, būtu jāveic īpaši testi, kā arī jā sagatavo īpašas deklarācijas un jāveic administratīvās procedūras (7. pants). 8. un 9. pantā ir paredzēti īpaši noteikumi attiecībā uz testiem un pienākumiem, kas piemērojami attiecīgi mazajiem ražotājiem (8. pants) un vairākos posmos apstiprinātiem transportlīdzekļiem (9. pants).

III nodaļā ir paredzēti dalībvalstu pienākumi attiecībā uz tipa apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, jo īpaši saistībā ar valsts apstiprinātāju iestāžu lomu un spēkā stāšanās datumu (10. pants), un tajā ir ietverti īpaši noteikumi par sastāvdaļām un atsevišķām tehniskajām vienībām (11. pants), kā arī par patērējamiem reaģentiem un piesārņojuma kontroles sistēmām (12. pants).

IV nodaļā ir ietverti noteikumi par Komisijas un trešo personu uzdevumiem saistībā ar atbilstību ekspluatācijā un tirgus uzraudzības pārbaudēm (13. pants).

V nodaļā ir izklāstīti īpašie testi un metodikas, kas ražotājiem un iestādēm jāpiemēro katrai attiecīgajai transportlīdzekļu kategorijai, lai pierādītu atbilstību šajā regulā noteiktajām

⁴⁰ [Direktīva \(ES\) 2015/1535](#), ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko noteikumu un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu jomā; skatīt arī [informāciju par Direktīvā \(ES\) 2015/1535 paredzēto paziņošanas procedūru](#).

prasībām un pienākumiem (14. pants). Tajā iekļauti arī īpaši noteikumi par pielāgošanos tehnikas attīstībai (15. pants).

VI nodaļā ir paredzēti vispārīgi noteikumi par Komisijai piešķirtajām pilnvarām pieņemt deleģētos aktus (16. pants), komiteju procedūru (17. pants) un ziņošanas prasībām dalībvalstīm (18. pants).

VII nodaļā ir paredzēti nobeiguma noteikumi par Regulas (EK) Nr. 715/2007 un Regulas (EK) Nr. 595/2009 atcelšanu (19. pants) un regulas stāšanos spēkā un piemērošanu (20. pants).

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību (“Euro 7”) un par Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 atcelšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,
ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 114. pantu,
ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,
pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,
ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁴¹,
ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁴²,
saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,
tā kā:

- (1) Iekšējais tirgus ir teritorija, kurā jānodrošina preču, pakalpojumu un kapitāla brīva kustība un personu brīva pārvietošanās. Šajā nolūkā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858⁴³ tika ieviesta mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanas un tirgus uzraudzības sistēma.
- (2) Mehānisko transportlīdzekļu, motoru un rezerves daļu tipa apstiprināšanas tehniskajām prasībām attiecībā uz emisijām (“emisiju tipa apstiprinājums”) arī turpmāk vajadzētu būt saskaņotām, lai nodrošinātu iekšējā tirgus pienācīgu darbību, kā arī augstu vides un veselības aizsardzības līmeni, kas ir kopīgs visās dalībvalstīs.
- (3) Šī regula ir atsevišķs regulatīvs tiesību akts saistībā ar ES tipa apstiprināšanas procedūru, kas noteikta Regulas (ES) 2018/858 II pielikumā. Tajā ir noteikumi un prasības, kas attiecas uz transportlīdzekļu emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību, savukārt tehniskie elementi tiks noteikti īstenošanas aktos, ko pieņems saskaņā ar pārbaudes procedūru un ar komitejas palīdzību Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē (komiteju procedūra).

⁴¹ OV C , , . lpp.

⁴² OV C , , . lpp.

⁴³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

- (4) Tehniskās prasības mehānisko transportlīdzekļu, motoru un rezerves daļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz emisijām (“emisiju tipa apstiprinājums”) pašlaik ir noteiktas divās regulās, kuras piemēro attiecīgi mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļu emisiju tipa apstiprināšanai, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 715/2007 (“Euro 6”)⁴⁴ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 595/2009 (“Euro VI”)⁴⁵. Divu regulu pieņemšanas iemesls bija tas, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu emisijas tika pārbaudītas, pamatojoties uz motora testēšanu, bet mazas noslodzes transportlīdzekļiem — uz visa transportlīdzekļa testēšanu. Kopš tā laika ir izstrādātas metodes, kas gan mazas, gan lielas noslodzes transportlīdzekļus ļauj testēt uz ceļa. Tāpēc tipa apstiprinājuma pamatā vairs nav jābūt motora testēšanai.
- (5) Iekļaujot Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Regulā (EK) Nr. 595/2009 noteiktās prasības vienā regulā, tiktu nodrošināta gan mazas, gan lielas noslodzes transportlīdzekļu emisiju tipa apstiprināšanas sistēmas iekšējā saskaņotība, vienlaikus šādiem transportlīdzekļiem pieļaujot atšķirīgas emisiju robežvērtības.
- (6) Turklāt pašreizējās emisiju robežvērtības mazas noslodzes transportlīdzekļiem tika pieņemtas 2007. gadā, un lielas noslodzes transportlīdzekļiem – 2009. gadā. Abas emisiju robežvērtības tika pieņemtas, pamatojoties uz tobrīd pieejamo tehnoloģiju. Kopš tā laika tehnoloģijas ir attīstījušās, un emisiju līmenis, ko sasniedz, kombinējot pašreizējās tehnoloģijas, ir daudz zemāks nekā pirms vairāk nekā 15 gadiem sasniegtais. Minētais tehnoloģiskais progress būtu jāatspoguļo emisiju robežvērtībās, pamatojoties uz mūsdienīgām esošajām tehnoloģijām un zināšanām par piesārņojuma kontroli un visiem attiecīgajiem piesārņotājiem.
- (7) Ir arī jāsamazina sarežģītība, administratīvās un īstenošanas izmaksas ražotājiem un iestādēm un jānodrošina efektīva un lietderīga “Euro” emisiju standartu īstenošana. Vienkāršošana tiek panākta, atceļot atšķirīgus piemērošanas datumus robežvērtībām un testiem, kas pastāvēja saskaņā ar “Euro 6” un “Euro VI”, šajā nolūkā likvidējot daudzus un sarežģītus emisiju testus, ja šādi testi nav vajadzīgi, attiecīgā gadījumā atsaucoties uz spēkā esošo ANO noteikumu standartiem un nodrošinot racionalizētu un konsekventu procedūru un testu kopumu dažādiem emisiju tipa apstiprināšanas posmiem.
- (8) Lai nodrošinātu, ka gan mazas, gan lielas noslodzes transportlīdzekļu emisijas reālos apstākļos ir ierobežotas, ir jāveic transportlīdzekļu testēšana reālos lietošanas apstākļos ar ierobežojumu, robežu un citu braukšanas prasību minimālo kopumu, nevis tikai laboratorijā.
- (9) Kopš to ieviešanas ir ievērojami uzlabojusies to portatīvo emisiju mērīšanas iekārtu precizitāte, kuras izmanto ceļu satiksmē izmantoto transportlīdzekļu emisiju mērīšanai. Tāpēc ir lietderīgi emisiju robežvērtības balstīt uz šādiem mērījumiem uz ceļa un tāpēc testēšanai uz ceļa vairs nav jāizmanto atbilstības koeficienti.

⁴⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

⁴⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtspejas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI) un 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.).

- (10) Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Regulā (EK) Nr. 595/2009 ir prasīts, lai transportlīdzekļu emisiju robežvērtības tiktu ievērotas noteiktā laikposmā, un šāds laikposms vairs neatbilst transportlīdzekļu vidējam kalpošanas laikam. Tāpēc ir lietderīgi noteikt ilgizturības prasības, kas atspoguļo transportlīdzekļu vidējo paredzamo kalpošanas laiku Savienībā.
- (11) Tagad visā pasaulē ir pieejamas un plaši tiek izmantotas tehnoloģijas, kas ierobežo gaistošo organisko savienojumu iztvaikošanas emisijas benzīna transportlīdzekļu lietošanas, stāvēšanas un uzpildes laikā. Tāpēc ir lietderīgi šādiem gaistošiem organiskajiem savienojumiem noteikt zemākas emisiju robežvērtības un ieviest emisiju robežvērtības degvielas uzpildes posmam.
- (12) Neizplūdes emisijas veido daļiņas, kas tiek emitētas no transportlīdzekļu riepām un bremzēm. Tiek lēsts, ka emisijas no riepām ir lielākais vidē nokļūstošo mikroplastmasu avots. Kā norādīts ietekmes novērtējumā, paredzams, ka līdz 2050. gadam neizplūdes emisijas veidos līdz 90 % no visām autotransporta emitētajām daļiņām, jo izplūdes daļiņas samazināsies transportlīdzekļu elektrifikācijas dēļ. Tāpēc šīs neizplūdes emisijas būtu jāmēra un jāierobežo. Komisijai līdz 2024. gada beigām būtu jā sagatavo ziņojums par riepu nodilumu, lai pārskatītu mērīšanas metodes un jaunākos sasniegumus nolūkā ierosināt riepu nodiluma robežvērtības.
- (13) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144⁴⁶ reglamentē pārneseņu pārslēgšanas indikatorus (PPI), kuru galvenais mērķis ir transportlīdzekļa degvielas patēriņa samazināšana, vadītājiem ievēro to norādes. Tomēr šajā regulā būtu jāpievēršas prasībām attiecībā uz piesārņotāju emisijām reālos lietošanas apstākļos, tostarp tad, ja tiek ievēroti PPI.
- (14) Autotransporta nozares dekarbonizāciju veicina transportlīdzekļi ar vilces akumulatoru baterijām, tostarp uzlādējami hibrīdautomobiļi un akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi. Lai iegūtu un palielinātu patērētāju uzticēšanos šādiem transportlīdzekļiem, tiem vajadzētu būt efektīviem un ilglietojamiem. Tāpēc ir svarīgi prasīt, lai vilces akumulatoru baterijas pēc daudziem izmantošanas gadiem saglabātu lielu daļu no to sākotnējās ietilpības. Tas ir īpaši svarīgi lietotu elektrotransportlīdzekļu pircējiem, lai nodrošinātu, ka transportlīdzeklis turpina darboties, kā paredzēts. Tāpēc vajadzētu noteikt prasību, ka visiem transportlīdzekļiem, kuros izmanto vilces akumulatoru baterijas, ir akumulatoru baterijas darbderīguma monitori. Turklāt būtu jāievieš veikspējas prasību minimums attiecībā uz vieglo pasažieru automobiļu akumulatoru bateriju ilgizturību, ņemot vērā ANO Vispārējos tehniskos noteikumus 22⁴⁷.

⁴⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV 325, 16.12.2019., 1. lpp.).

⁴⁷ ANO Vispārējie tehniskie noteikumi par elektrotransportlīdzekļu akumulatoru bateriju ilgizturību, ANO VTN 22.

- (15) Labi zināma problēma ir nesankcionētas manipulācijas ar transportlīdzekļiem, lai noņemtu vai deaktivētu piesārņojuma kontroles sistēmas daļas. Šāda prakse rada nekontrolētas emisijas, un tā būtu jāizskauž. Nesankcionētas manipulācijas ar odometru noved pie nepareiza nobraukuma uzrādīšanas un apgrūtina transportlīdzekļa pienācīgu kontroli ekspluatācijas laikā. Tādēļ ir ārkārtīgi svarīgi garantēt pēc iespējas augstāku šo sistēmu drošības aizsardzību, papildinot to ar drošības sertifikātiem un atbilstošu aizsardzību pret neatļautu iejaukšanos, lai nodrošinātu, ka nevar nesankcionēti manipulēt ne ar piesārņojuma kontroles sistēmām, ne ar transportlīdzekļa odometru.
- (16) Transportlīdzekļos uzstādītie sensori jau šobrīd tiek izmantoti, lai ar iebūvētās diagnostikas (*OBD*) sistēmas palīdzību konstatētu emisiju anomālijas un ierosinātu ar tām saistītus remontus. Tomēr pašlaik izmantotā *OBD* sistēma precīzi vai savlaicīgi nekonstatē darbības traucējumus, ne arī pietiekami un savlaicīgi liek veikt remontu. Tāpēc ir iespējams, ka transportlīdzekļu emisijas ir daudz lielākas, nekā atļauts. Sensorus, kas līdz šim izmantoti *OBD* vajadzībām, var izmantot arī, lai ar iebūvētas monitoringa (*OBM*) sistēmas starpniecību nepārtraukti monitorētu un kontrolētu transportlīdzekļu emisijas. *OBM* arī brīdinās lietotāju veikt motora vai piesārņojuma kontroles sistēmu remontu, kad tas nepieciešams. Tādēļ ir lietderīgi prasīt, lai šāda sistēma tiktu uzstādīta, un reglamentēt tās tehniskās prasības.
- (17) Ražotāji var izvēlēties ražot transportlīdzekļus, kas atbilst zemākām emisiju robežvērtībām vai ar labāku akumulatoru baterijas ilgizturību, nekā prasīts šajā regulā, vai tādus, kuri ietver papildu opcijas, tostarp ģeozonēšanu un adaptīvu kontroli. Patērētājiem un valstu iestādēm vajadzētu būt iespējai identificēt šādus transportlīdzekļus, izmantojot atbilstošu dokumentāciju. Tāpēc būtu jādara pieejama transportlīdzekļa vides pase (*EVP*).
- (18) Ja Komisija nāks klajā ar priekšlikumu pēc 2035. gada reģistrēt jaunus mazas noslodzes transportlīdzekļus, kas darbojas tikai ar CO₂ neitrālām degvielām ārpus CO₂ autoparka standartu darbības jomas un saskaņā ar ES tiesību aktiem un Savienības klimatneitralitātes mērķi, šī regula būs jāgroza, lai ietvertu iespēju veikt šādu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu.
- (19) Maza apjoma ražotāju pārdoto transportlīdzekļu emisijas veido nenožīmīgu daļu no emisijām Savienībā. Tādējādi attiecībā uz dažām prasībām šādiem ražotājiem drīkst pieļaut zināmu elastību. Tāpēc maza apjoma ražotājiem vajadzētu būt iespējai konkrētus testus tipa apstiprināšanas laikā aizstāt ar atbilstības deklarācijām, savukārt ultramaza apjoma ražotājiem būtu jāļauj izmantot laboratorijas testus, pamatojoties uz nejauši izraudzītiem braukšanas cikliem reālos apstākļos.
- (20) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631⁴⁸ un (ES) 2019/1242⁴⁹ Savienībā reglamentē jaunu mehānisko transportlīdzekļu autoparka vidējos CO₂ emisiju standartus. Emisiju tipa apstiprināšanā būtu jāievieš procedūras un metodikas

⁴⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

⁴⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO₂ emisiju noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202 lpp.).

CO₂ emisiju, degvielas un enerģijas patēriņa, elektriskās sniedzamības un jaudas precīzai noteikšanai atsevišķiem transportlīdzekļiem.

- (21) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras attiecībā uz ražotāju pienākumiem saistībā ar tipa apstiprināšanu un procedūrām, testiem un metodiku, kas jāpiemēro atbilstības deklarācijai, ražošanas atbilstības pārbaudei, atbilstības ekspluatācijā pārbaudei un transportlīdzekļa vides pasei (*EVP*); transportlīdzekļu opcijām un apzīmējumiem; prasībām, testiem, metodēm un korektīviem pasākumiem saistībā ar transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību ilgizturību, kā arī *OBM* sistēmu reģistrācijas un saziņas spējām, tostarp periodisko tehnisko apskaušu un tehnisko pārbaužu vajadzībām; prasībām un informāciju, kas jāsniedz vairākos posmos apstiprinātu transportlīdzekļu ražotājiem, kā arī procedūrām šo vairākos posmos apstiprināto transportlīdzekļu CO₂ vērtības noteikšanai; tehniskiem elementiem, administratīvajām un dokumentācijas prasībām emisiju tipa apstiprināšanai, pārbaudēm un inspekcijām un tirgus uzraudzības pārbaudēm, kā arī ziņošanas pienākumiem, atbilstību ekspluatācijā un ražošanas atbilstības pārbaudēm; metodēm un testiem, lai i) mērītu izplūdes emisijas laboratorijā un uz ceļa, tostarp veicot nejaušus un nelabvēlīgākā gadījuma *RDE* testa ciklus, izmantojot portatīvas emisiju mērīšanas sistēmas, lai verificētu emisijas reālos braukšanas apstākļos un emisijas brīvgaitā, ii) noteiktu CO₂ emisijas, degvielas un enerģijas patēriņu, transportlīdzekļa elektrisko sniedzamību un motora jaudu, iii) nodrošinātu specifikācijas pārnese pārslēgšanas indikatoram (*PPI*), iv) noteiktu O₃, O₄ piekabju ietekmi uz mehāniskā transportlīdzekļa CO₂ emisijām, degvielas un enerģijas patēriņu, elektrisko sniedzamību un motora jaudu, v) mērītu kartera emisijas, iztvaikošanas emisijas, bremžu emisijas, v) izvērtētu akumulatoru baterijas ilgizturības atbilstību veikspējas prasību minimumam, vi) novērtētu motoru un transportlīdzekļu atbilstību ekspluatācijā; atbilstības robežvērtības un veikspējas prasības, kā arī vii) testus un metodes sensoru (*OBD* un *OBM*) veikspējas nodrošināšanai; viii) metodes drošības pasākumu nodrošināšanai un novērtēšanai; vadītāja brīdināšanas sistēmu un iesaistes metožu specifikācijas un raksturlielumus un novērtētu to pareizu darbību; ix) metodes piesārņojuma kontroles oriģinālo un maiņas sistēmu pareizas darbības, efektivitātes, reģenerācijas un ilgizturības novērtēšanai; x) metodes, lai nodrošinātu un novērtētu drošības pasākumus, tostarp neaizsargātības analīzi un aizsardzību pret nesankcionētām manipulācijām; xi) metodes, lai novērtētu to tipu pareizu darbību, kas apstiprināti saskaņā ar konkrētiem EURO7 apzīmējumiem; xii) kritērijus emisiju tipa apstiprinājumiem maza un ultramaza apjoma ražotājiem; xiii) vairākos posmos apstiprinātu transportlīdzekļu pārbaudes un testēšanas procedūras; xiv) testēšanas aprīkojuma veikspējas prasības; xv) standartdegvielu specifikācijas un xvi) metodes manipulācijas ierīču un izslēgšanas stratēģiju neesības novērtēšanai; xvii) mērītu riepu nodilumu, kā arī xviii) noteiktu *EVP* formātu, datus un *EVP* datu paziņošanas metodi. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁵⁰.
- (22) Lai vajadzības gadījumā grozītu vai papildinātu nebūtiskus šīs regulas elementus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz testa nosacījumiem, pamatojoties uz datiem, kas savākti, testējot “Euro 7” transportlīdzekļus, bremzes vai riepas; testa prasībām, īpaši

⁵⁰ 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.).

ņemot vērā tehnikas attīstību un datus, kas savākti, testējot “Euro 7” transportlīdzekļus; ieviešot transportlīdzekļu ražotājiem transportlīdzekļu opcijas un apzīmējumus inovatīvu tehnoloģiju uzrādīšanai, kā arī nosakot bremžu daļiņu emisiju robežvērtības un nodiluma robežvērtības riepu tipiem, kā arī akumulatoru bateriju veiktspējas prasību minimumu un ilgizturības reizinātājus, pamatojoties uz datiem, kas savākti, testējot “Euro 7” transportlīdzekļus, un nosakot definīcijas un īpašus noteikumus M₂, M₃, N₂, N₃ transportlīdzekļu kategoriju maza apjoma ražotājiem. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija sagatavošanas darba laikā veiktu pienācīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai šādas apspriešanās tiktu veiktas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁵¹. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienlīdzīgu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

- (23) Tā kā noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību emisiju tipa apstiprinājumu tiek atjaunināti un visi ietverti šajā regulā, skaidrības, lietderības un vienkāršošanas labad spēkā esošā Regula (EK) Nr. 595/2009 un (EK) Nr. 715/2007 būtu jāatceļ un jāaizstāj ar šo regulu.
- (24) Ja šajā regulā paredzētie pasākumi ietver persondatu apstrādi, tie būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679⁵² un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 45/2001⁵³, kā arī saskaņā ar minēto tiesību aktu īstenošanas pasākumiem attiecīgajā dalībvalstī.
- (25) Ir svarīgi dot dalībvalstīm, valsts tipa apstiprinātājām iestādēm un ekonomikas dalībniekiem pietiekami daudz laika sagatavoties ar šo regulu ieviesto jauno noteikumu piemērošanai. Tādēļ piemērošanas datums būtu jāatliek. Lai gan mazas noslodzes transportlīdzekļiem piemērošanas datumam vajadzētu būt tehniski iespējami drīžam, piemērošanas datumu lielas noslodzes transportlīdzekļiem un piekabēm var vairāk atlikt par diviem gadiem, jo lielas noslodzes transportlīdzekļu jomā pāreja uz bezemisiju transportlīdzekļiem būs ilgāka.
- (26) Tā kā šīs regulas mērķus — proti, ieviest saskaņotus noteikumus par administratīvām un tehniskām prasībām M un N kategoriju transportlīdzekļu un tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanai, kā arī par tādu transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tirgus uzraudzību attiecībā uz emisijām — dalībvalstis nevar sasniegt pietiekami labi, bet to mēroga un ietekmes dēļ minētos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai,

⁵¹ [OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.](#)

⁵² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

⁵³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 45/2001 (2000. gada 18. decembris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.).

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I nodaļa – Priekšmets, darbības joma un definīcijas

1. pants

Priekšmets

1. Šī regula nosaka kopīgas tehniskās prasības un administratīvos noteikumus mehānisko transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību emisiju tipa apstiprināšanai un tirgus uzraudzībai attiecībā uz to CO₂ un piesārņotāju emisijām, degvielas un enerģijas patēriņu un akumulatoru baterijas ilgzturību.
2. Šajā regulā ir izklāstīti noteikumi par sākotnējo emisiju tipa apstiprināšanu, ražošanas atbilstību, atbilstību ekspluatācijā, tirgus uzraudzību, piesārņojuma kontroles sistēmu un vilces akumulatoru bateriju ilgzturību, iebūvētajām monitoringa sistēmām, drošības noteikumiem, lai ierobežotu nesankcionētas manipulācijas, un kiberdrošības pasākumiem, kā arī par CO₂ emisiju, elektriskās sniedzamības, degvielas un enerģijas patēriņa un energoefektivitātes precīzu noteikšanu.

2. pants

Darbības joma

Šo regulu piemēro M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ un N₃ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kā arī O₃ un O₄ kategorijas piekabēm, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 4. pantā, tostarp tādiem, kas konstruēti un izgatavoti vienā vai vairākos posmos, un sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, kas paredzētas šādiem transportlīdzekļiem.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro Regulas (ES) 2018/858 definīcijas.

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (1) “emisiju tipa apstiprinājums” ir ES tipa apstiprinājums, kas atbilst šīs regulas administratīvajiem noteikumiem un tehniskajām prasībām attiecībā uz CO₂ un piesārņotāju emisijām, degvielas un enerģijas patēriņu un akumulatoru baterijas ilgzturību;
- (2) “sākotnējais emisiju tipa apstiprinājums” jeb “*IETA*” ir emisiju tipa apstiprināšanas procedūras pirmais posms, pirms iestādes piešķir emisiju tipa apstiprinājuma sertifikātu un tiek uzsākta transportlīdzekļu ražošana;
- (3) “ražošanas atbilstība” jeb “*CoP*” ir darbības, ko veic ar jauniem transportlīdzekļiem, atsevišķām tehniskām vienībām vai sastāvdaļām, kuras izraudzītas ražotāja telpās, lai nodrošinātu, ka tirgū laistie ražojumi atbilst šajā regulā noteiktajām prasībām;
- (4) “atbilstība ekspluatācijā” jeb “*ISC*” ir darbības, ko veic ar aprītē esošiem transportlīdzekļiem, lai verificētu šajā regulā noteiktās ilgzturības prasības;
- (5) “motors” ir transportlīdzekļa piedziņas avots;
- (6) “emisijas” ir mehāniskā transportlīdzekļa izplūdes un neizplūdes emisijas;
- (7) “izplūdes emisijas” ir mehāniskā transportlīdzekļa vai motora izpūtēja visas turpmāk minētās emisijas: CO₂, gāzveida, cieta, šķidro savienojumu un kartera emisijas;

- (8) “gāzveida piesārņotāji” ir gāzveida ķīmisku savienojumu emisijas, izņemot CO₂;
- (9) “CO₂ emisijas” jeb “CO₂” ir oglekļa dioksīda emisijas no mehāniskā transportlīdzekļa vai motora izpūtēja;
- (10) “slāpekļa oksīdi” jeb “NO_x” ir no izpūtēja emitēto slāpekļa oksīdu summa;
- (11) “daļiņas” jeb “PM” ir jebkurš materiāls, kas emitēts no izpūtēja vai bremzēm un savākts filtrēšanas līdzeklī;
- (12) “daļiņas, kas mazākas par 10 μm” jeb “PM₁₀” ir daļiņas, kuru diametrs ir mazāks nekā 10 μm;
- (13) “daļiņu skaits” jeb “PN” ir kopējais no izpūtēja vai bremzēm emitēto cieto daļiņu skaits;
- (14) “par 10 nm lielāku daļiņu skaits” jeb “PN₁₀” ir to no izpūtēja vai bremzēm emitēto cieto daļiņu kopējais skaits, kuru diametrs ir 10 nm un lielāks;
- (15) “oglekļa monoksīds” jeb “CO” ir no izpūtēja emitēts oglekļa monoksīds;
- (16) “metāns” jeb “CH₄” ir no izpūtēja emitētais metāns;
- (17) “ogļūdeņraži kopā” jeb “THC” ir visi no izpūtēja emitētie ogļūdeņraži;
- (18) “nemetāna ogļūdeņraži” jeb “NHMC” ir visi no izpūtēja emitētie ogļūdeņraži, izņemot metānu;
- (19) “nemetāna organiskās gāzes” jeb “NMOG” ir no izpūtēja emitēto neoksigenēto un oksigenēto ogļūdeņražu summa;
- (20) “amonjaks” jeb “NH₃” ir no izpūtēja emitētais amonjaks;
- (21) “formaldehīds” jeb “HCHO” ir no izpūtēja emitētais formaldehīds;
- (22) “WHTC” ir vispārēji harmonizētais pārejas braukšanas cikls saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 49 4. pielikuma 7.2.1. punktu;
- (23) “WHSC” ir vispārēji harmonizētais vienmērīga režīma braukšanas cikls saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 49 4. pielikuma 7.2.2. punktu;
- (24) “transportlīdzekļa enerģijas patēriņa aprēķināšanas rīks” jeb “VECTO” ir simulācijas rīks, ko izmanto, lai noteiktu CO₂ emisijas, degvielas patēriņu, elektroenerģijas patēriņu un lielas noslodzes transportlīdzekļu elektrisko sniedzamību; “enerģijas patēriņš” ir transportlīdzekļa katra un visu piedziņas avotu elektroenerģijas patēriņš;
- (25) “degvielas patēriņš” ir transportlīdzekļa katra un visu piedziņas avotu degvielas patēriņš;
- (26) “iztvaikošanas emisijas” ir ogļūdeņražu tvaiki, kas tiek emitēti no transportlīdzekļa degvielas sistēmas, izņemot no izpūtēja emisijām;
- (27) “kartera emisijas” ir gāzveida piesārņotāji, kas tiek emitēti no tādiem nodalījumiem motorā vai ārpus tā, kas savienoti ar eļļas vāceli, izmantojot iekšējus vai ārējus kanālus;
- (28) “bremžu daļiņu emisijas” ir daļiņas, ko emitē transportlīdzekļa bremžu sistēma;
- (29) “riepu nodilums” ir tā materiāla masa, kas zūd riepas nodiluma dēļ un tiek emitēta vidē;
- (30) “neizplūdes emisijas” ir iztvaikošanas, riepu nodiluma un bremžu emisijas;
- (31) “piesārņotāju emisijas” ir izplūdes un neizplūdes emisijas, kas nav CO₂ emisijas;

- (32) “piesārņojuma kontroles ierīce” ir tās transportlīdzekļa ierīces, kuras kontrolē vai ierobežo piesārņotāju emisijas;
- (33) “piesārņojuma kontroles sistēmas” ir transportlīdzeklī uzstādītas piesārņojuma kontroles ierīces, tostarp visi vadības bloki un programmatūra, kas pārvalda to izmantošanu;
- (34) “piesārņojuma kontroles oriģinālās sistēmas” ir piesārņojuma kontroles sistēma vai šādu sistēmu komplekts, ko aptver attiecīgajam transportlīdzeklim piešķirtais tipa apstiprinājums;
- (35) “piesārņojuma kontroles maiņas sistēma” ir piesārņojuma kontroles sistēma vai šādu sistēmu komplekts, kas paredzēts piesārņojuma kontroles oriģinālās sistēmas nomaiņai un kuru var apstiprināt kā atsevišķu tehnisko vienību;
- (36) “adaptīva kontroles funkcija” ir sistēma, kas regulē motora, piesārņojuma kontroles sistēmu vai citus transportlīdzekļa parametrus, lai uzlabotu degvielas vai enerģijas patēriņu un piesārņojuma kontroles sistēmas efektivitāti, pamatojoties uz transportlīdzekļa paredzamo izmantošanu;
- (37) “iebūvēta diagnostikas sistēma” jeb “*OBD*” ir sistēma, kas var ģenerēt transportlīdzekļa iebūvētās diagnostikas (*OBD*) informāciju, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 49. punktā, un kas spēj paziņot šo informāciju, izmantojot *OBD* pieslēgvietu un bezvadu pārraidi;
- (38) “iebūvēta monitoringa sistēma” jeb “*OBM*” ir transportlīdzeklī iebūvēta sistēma, kas spēj konstatēt vai nu emisiju pārsniegumus, vai, attiecīgā gadījumā, ka transportlīdzeklis ir nulles emisiju režīmā, un kas ar transportlīdzeklī glabātas informācijas palīdzību spēj uzrādīt šādu pārsniegumu gadījumus un paziņot šo informāciju, izmantojot *OBD* pieslēgvietu un bezvadu pārraidi;
- (39) “iebūvēta degvielas un enerģijas patēriņa uzraudzības ierīce” jeb “*OBFCM* ierīce” ir jebkāda programmatūra vai aparatūra, kas nosaka un izmanto transportlīdzekļa, motora, degvielas vai elektroenerģijas un lietderīgās slodzes/masas parametrus, lai noteiktu un uzglabātu transportlīdzeklī degvielas un enerģijas patēriņa datus un citus parametrus, kas ir būtiski transportlīdzekļa degvielas vai enerģijas patēriņa un energoefektivitātes noteikšanai;
- (40) “manipulācijas ierīce” ir jebkāda programmatūra vai aparatūra, kas nosaka temperatūru, transportlīdzekļa ātrumu, motora apgriezienus, ieslēgto pārniesumu, kolektora vakuumu vai jebkuru citu parametru, lai aktivizētu, modulētu, aizkavētu vai deaktivizētu piesārņojuma kontroles sistēmas jebkādas daļas darbību nolūkā samazināt piesārņojuma kontroles sistēmas efektivitāti transportlīdzekļa braukšanas laikā;
- (41) “izslēgšanas stratēģija” ir stratēģija, kas samazina piesārņojuma kontroles efektivitāti apkārtējās vides vai motora darbības apstākļos vai nu transportlīdzekļa darbības laikā, vai ārpus tipa apstiprināšanas testa procedūrām, vai vilto datus, kas saistīti ar sensoriem, degvielas vai enerģijas patēriņu, elektrisko sniedzamību vai akumulatoru baterijas ilgizturību;
- (42) “emisijas reālos braukšanas apstākļos” jeb “*RDE*” ir transportlīdzekļa emisijas normālos braukšanas apstākļos un paplašinātos apstākļos, kā norādīts III pielikuma 1. un 2. tabulā;
- (43) “odometrs” ir instruments, kas rāda transportlīdzekļa kopējo nobraukto attālumu kopā tā ražošanas dienas;

- (44) “nesankcionēta manipulācija” ir motora, transportlīdzekļa piesārņojuma kontroles ierīces un sistēmas, spēkiekārtas sistēmas, vilces akumulatoru baterijas, odometra, *OBFCM* vai *OBD/OBM* deaktivēšana vai modificēšana, ko veic ekonomikas dalībnieki vai neatkarīgi uzņēmēji, tostarp jebkāda šo sistēmu un to datu programmatūras vai citu loģikas kontroles elementu deaktivēšana vai modificēšana;
- (45) “sava ražotne” ir ražošanas vai montāžas rūpnīca, ko ražotājs izmanto savu jaunu transportlīdzekļu ražošanai vai montāžai, ieskaitot, attiecīgā gadījumā, eksportam paredzētus transportlīdzekļus;
- (46) “savs konstruktoru centrs” ir birojs, kur viss transportlīdzeklis tiek konstruēts un izstrādāts un kurš atrodas ražotāja kontrolē un lietošanā;
- (47) “maza apjoma ražotājs” ir ražotājs, kas ražo mazāk nekā 10 000 jaunu M_1 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu vai mazāk nekā 22 000 jaunu N_1 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu, kas Savienībā reģistrēti kalendārā gada laikā, un kas:
- (a) neietilpst saistītu ražotāju grupā; vai
 - (b) ietilpst saistītu ražotāju grupā, kas ir atbildīga par kopā mazāk nekā 10 000 jaunu M_1 kategorijas vai 22 000 jaunu N_1 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu, kas Savienībā reģistrēti kalendārā gada laikā; vai
 - (c) ietilpst saistītu ražotāju grupā, bet kuram ir savas ražotnes un savs konstruktoru centrs;
- (48) “ultramaza apjoma ražotājs” ir maza apjoma ražotājs, kas saražo mazāk nekā 1000 jaunu M_1 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu vai mazāk nekā 1000 jaunu N_1 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārā gada laikā;
- (49) “tikai ar iekšdedzes motoru darbināms transportlīdzeklis” jeb “*ICEV*” ir transportlīdzeklis, kura visi spēkiekārtas enerģijas pārveidotāji ir iekšdedzes motori, tostarp ar ūdeņradi darbināmi motori;
- (50) “pilnībā elektrisks transportlīdzeklis” jeb “*PEV*” ir transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kurā kā spēkiekārtas enerģijas pārveidotāji ietilpst tikai elektromašīnas, un vilces enerģijas akumulēšanas sistēmām, ko veido vienīgi uzlādējamas elektroenerģijas akumulēšanas sistēmas;
- (51) “degvielas elements” ir enerģijas pārveidotājs, kas transformē ķīmisko enerģiju (pievadītā enerģija) elektroenerģijā (izvadītā enerģija) vai otrādi;
- (52) “degvielas elementa transportlīdzeklis” jeb “*FCV*” ir transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kurā par spēkiekārtas enerģijas pārveidotāju(-iem) izmanto tikai degvielas elementu(-s) un elektromašīnu(-as);
- (53) “degvielas elementa hibrīda transportlīdzeklis” jeb “*FCHV*” ir degvielas elementa transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kurā par spēkiekārtas enerģijas akumulēšanas sistēmu izmanto vismaz vienu degvielas uzglabāšanas sistēmu un vismaz vienu atkārtoti uzlādējamu elektroenerģijas akumulēšanas sistēmu;
- (54) “hibrīda transportlīdzeklis” jeb “*HV*” ir transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kuram ir vismaz divu dažādu kategoriju spēkiekārtas enerģijas pārveidotāji un vismaz divu dažādu kategoriju spēkiekārtas enerģijas akumulēšanas sistēmas;
- (55) “hibrīdelektrisks transportlīdzeklis” jeb “*HEV*” ir hibrīdskis transportlīdzeklis, kurā viens no spēkiekārtas enerģijas pārveidotājiem ir elektromašīna;

- (56) “hibrīdelektrisks transportlīdzeklis ar ārēju uzlādi” jeb “*OVC-HEV*” ir hibrīdelektrisks transportlīdzeklis, ko var uzlādēt no ārēja avota;
- (57) “hibrīdelektrisks transportlīdzeklis bez ārējas uzlādes” jeb “*NOVC-HEV*” ir transportlīdzeklis ar vismaz diviem dažādiem enerģijas pārveidotājiem un divām dažādām enerģijas akumulēšanas sistēmām, ko izmanto transportlīdzekļa darbināšanai, un kuru nevar uzlādēt no ārēja avota;
- (58) “ģeozonēšanas tehnoloģijas” ir tehnoloģijas, kas neļauj hibrīdiskam transportlīdzeklim braukt, izmantojot iekšdedzes motoru (t. i., lai nodrošinātu bezemisiju režīmu), braucot konkrētā ģeogrāfiskā zonā;
- (59) “bezemisiju režīms” ir ieslēdzams režīms, kurā hibrīdisko transportlīdzekli darbina, neizmantojot iekšdedzes motoru;
- (60) “lietderīgā jauda” ir jauda, kas iegūta testa stendā kloķvārpstas vai tās ekvivalenta galā pie attiecīgiem motora vai elektromotora apgriezieniem ar palīgierīcēm un ko nosaka atmosfēras standartapstākļos;
- (61) “riteņa jauda” ir jauda, ko mēra uz transportlīdzekļa riteņiem un izmanto tā piedziņai;
- (62) “energopiesātinājums” ir nominālās jaudas attiecība pret masu nokomplektētā stāvoklī;
- (63) “nominālā jauda” jeb “ P_{rated} ” ir motora vai elektromotora maksimālā lietderīgā jauda kW;
- (64) “masa nokomplektētā stāvoklī” ir transportlīdzekļa masa, degvielas tvertnei(-ēm) esot piepildītām vismaz par 90 procentiem no tās (to) ietilpības, ieskaitot vadītāja, degvielas un šķidrumu masu, tam esot aprīkotam ar standartaprīkojumu saskaņā ar ražotāja specifikācijām, un ieskaitot (kad ir uzstādīta) virsbūves, kabīnes, sakabes un rezerves riteņu un instrumentu masu;
- (65) “vilces akumulatoru baterija” ir akumulatoru baterijas sistēma, kurā uzkrāj enerģiju, ko galvenokārt izmanto transportlīdzekļa pārvietošanai;
- (66) “elektriskā sniedzamība” ir nobrauktais attālums akumulēto enerģiju patērējošā ekspluatācijas režīmā, līdz vilces akumulatoru baterija ir izlādējusies;
- (67) “bezemisiju sniedzamība” ir maksimālais attālums, ko bezemisiju transportlīdzeklis var nobraukt, līdz vilces akumulatoru baterija vai degvielas tvertne ir tukša, un kas *PEV* gadījumā atbilst elektriskajai sniedzamībai;
- (68) “ilgizturība” ir sistēmas vai ierīces, sastāvdaļas vai jebkuras transportlīdzekļa daļas spēja noteiktu laiku saglabāt nepieciešamo veiktspēju;
- (69) “akumulatoru baterijas ilgizturība” ir vilces akumulatoru baterijas ilgizturība, ko mēra tās darbderīguma izteiksmē;
- (70) “darbderīgums” jeb “*SOH*” ir transportlīdzekļa vai vilces akumulatoru baterijas konkrēta veiktspējas rādītāja izmērītais vai aplēstais stāvoklis konkrētā tās darbmūža punktā, ko izsaka procentos no veiktspējas, kas noteikta, kad transportlīdzeklis ticis sertificēts vai bijis jauns;
- (71) “transportlīdzekļa vides pase” jeb “*EVP*” ir ieraksts uz papīra un digitāli, kas satur informāciju par transportlīdzekļa ekoloģiskajiem raksturlielumiem reģistrācijas brīdī, tostarp par piesārņotāju emisiju robežvērtību līmeni, CO₂ emisijām, degvielas patēriņu, enerģijas patēriņu, elektrisko sniedzamību un motora jaudu, kā arī akumulatoru baterijas ilgizturību un citām saistītām vērtībām;

- (72) “sistēma vadītāja brīdināšanai par emisiju pārsniegšanu” ir sistēma, kas konstruēta, izgatavota un uzstādīta transportlīdzeklī, lai sniegtu lietotājam informāciju par emisiju pārsniegšanu un uzstātu uz remonta veikšanu;
- (73) “sistēma vadītāja brīdināšanai par reaģenta zemu līmeni” ir sistēma, kas konstruēta, izgatavota un uzstādīta transportlīdzeklī, lai brīdinātu lietotāju par patērējamā reaģenta zemo līmeni un uzstātu uz reaģenta lietošanu;
- (74) “tukšgaitas emisijas” ir izplūdes emisijas, kas rodas, kad iekšdedzes motors darbojas, bet netiek slogots transportlīdzekļa kustināšanai;
- (75) “atbilstības deklarācija” ir ražotāja deklarācija, ka konkrēts transportlīdzekļu, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tips vai grupa atbilst šo noteikumu prasībām;
- (76) “piekabes energoefektivitāte” ir piekabes veikspēja attiecībā uz tās ietekmi uz velkošā mehāniskā transportlīdzekļa CO₂ emisijām, degvielas un enerģijas patēriņu, bezemisiju sniedzamību, elektrisko sniedzamību un motora jaudu;
- (77) “sniega riepa” ir riepa, kuras protektora raksts, sastāvs un struktūra galvenokārt ir paredzēti, lai sniega apstākļos tā efektīvāk nekā parasta riepa ļautu transportlīdzekli izkustināt un saglabāt tā kustību;
- (78) “īpaša lietojuma riepa” ir riepa, kas paredzēta lietošanai gan uz ceļa, gan bezceļu apstākļos vai citiem īpašiem nolūkiem. Šīs riepas galvenokārt konstruētas, lai transportlīdzeklis spētu sākt un saglabāt kustību bezceļu apstākļos.

II nodaļa — Ražotāju pienākumi

4. pants

Ražotāju pienākumi attiecībā uz transportlīdzekļu konstrukciju

1. Ražotāji nodrošina, ka to ražotajiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kurus pārdod, reģistrē vai nodod ekspluatācijā Savienībā, ir tipa apstiprinājums saskaņā ar šo regulu. Ražotāji nodrošina, ka jaunās sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskās vienības, tostarp motori, vilces akumulatoru baterijas, bremžu sistēmas un piesārņojuma kontroles maiņas sistēmas, kam nepieciešams tipa apstiprinājums un kuras tie ražo un kuras pārdod vai nodod ekspluatācijā Savienībā, ir saņēmušas tipa apstiprinājumu saskaņā ar šo regulu.
2. Ražotāji konstruē, izgatavo un komplektē transportlīdzekļus tā, lai tie atbilstu šai regulai, tostarp atbilstu I pielikumā noteiktajām emisiju robežvērtībām un transportlīdzekļa kalpošanas laikā nepārsniegtu atbilstības sertifikātā un tipa apstiprināšanas dokumentācijā deklarētās vērtības, kā noteikts IV pielikuma 1. tabulā. Šos transportlīdzekļus apzīmē kā “Euro 7” transportlīdzekļus.
3. Verificējot atbilstību izplūdes emisiju robežvērtībām, ja testēšanu veic paplašinātos braukšanas apstākļos, emisijas daļa ar paplašinātās braukšanas dalītāju, kas noteikts III pielikumā.

Emisijas piesārņojuma kontroles sistēmu reģenerācijas laikā iekļauj kā vidējo svērto vērtību, pamatojoties uz reģenerācijas notikumu biežumu un ilgumu.
4. Ražotāji projektē un izgatavo sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, tostarp motorus, vilces akumulatoru baterijas, bremžu sistēmas un piesārņojuma kontroles maiņas sistēmas tā, lai nodrošinātu atbilstību šai regulai, tostarp ievērojot I pielikumā noteiktās emisiju robežvērtības.

5. Ražotāji neprojektē, neizgatavo un nekomplektē transportlīdzekļus ar manipulācijas ierīcēm vai izslēgšanas stratēģijām.
6. Ražotāji projektē, izgatavo un komplektē M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļus ar:
 - (a) *OBD* sistēmām, kuras, lai atvieglotu remontēšanu, spēj atklāt tādas darbības traucējumus sistēmās, kas izraisa emisijas pārsniegšanu;
 - (b) *OBM* sistēmām, kas spēj atklāt emisijas, kuras darbības traucējumu, pastiprināta nodiluma vai citu situāciju rezultātā pārsniedz emisiju robežvērtības;
 - (c) *OBFCM* ierīci, lai uzraudzītu to degvielas un enerģijas patēriņu reālos apstākļos un citus būtiskus parametrus, piemēram, lietderīgo slodzi/masu, kas ir vajadzīgi, lai noteiktu to degvielas patēriņa efektivitāti un energoefektivitāti reālos apstākļos;
 - (d) vilces akumulatoru baterijas un emisiju sistēmu *SOH* monitoriem;
 - (e) sistēmām vadītāja brīdināšanai par emisiju pārsniegšanu;
 - (f) sistēmām vadītāja brīdināšanai par reaģenta zemu līmeni;
 - (g) ierīcēm, ar kurām, izmantojot bezvadu pārraidi, paziņo transportlīdzekļa ģenerētos datus, ko izmanto, lai nodrošinātu atbilstību šai regulai, un *OBFCM* datus periodisko tehnisko apskāšu un tehnisko pārbažu uz ceļiem vajadzībām un saziņai ar uzlādes infrastruktūru un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.
7. Ražotāji projektē, izgatavo un komplektē M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļus tā, lai samazinātu ievainojamības, kas rodas to kalpošanas laika visos posmos un kuras var novest pie nesankcionētām manipulācijām ar:
 - (a) degvielas un reaģenta iesmidzināšanas sistēmu;
 - (b) motoru un motora vadības blokiem;
 - (c) vilces akumulatoru baterijām;
 - (d) odometru un
 - (e) piesārņojuma kontroles sistēmām.
8. Ražotājs novērš iespēju izmantot 7. punktā minētās ievainojamības. Ja tiek konstatēta šāda ievainojamība, ražotājs to novērš, atjauninot programmatūru vai izmantojot jebkādu citu piemērotus līdzekļus.
9. Ražotāji nodrošina ar emisijām un akumulatoru baterijas ilgzturību saistīto datu drošu nosūtīšanu, šajā nolūkā veicot kiberdrošības pasākumus saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 155⁵⁴.
10. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem detalizētus noteikumus par procedūrām, testiem un metodikām, kas izmantojamas, lai verificētu atbilstību 1.–9. punktā noteiktajām prasībām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 17. panta 2. punktā.

⁵⁴ ANO Noteikumi Nr. 155 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz kiberdrošību un kiberdrošības pārvaldības sistēmu (OV L 82, 9.3.2021, 30. lpp.).

Ražotāju opcijas attiecībā uz transportlīdzekļu konstrukciju un apzīmējumu

1. Ražotāji drīkst piešķirt sevis ražotajiem transportlīdzekļiem apzīmējumu “Euro 7+ transportlīdzeklis”, ja šie transportlīdzekļi atbilst šādām prasībām:
 - (a) *ICEV* un *NOVC-HEV* – deklarējot atbilstību vismaz par 20 % zemākām emisiju robežvērtībām nekā tās, kas attiecībā uz gāzveida piesārņotājiem noteiktas I pielikumā, un par vienu kārtu zemākām emisiju robežvērtībām daļiņu skaita emisijām;
 - (b) *OVC-HEV* – deklarējot atbilstību vismaz par 20 % zemākām emisiju robežvērtībām nekā tās, kas attiecībā uz gāzveida piesārņotājiem noteiktas I pielikumā, atbilstību par vienu kārtu zemākām emisiju robežvērtībām daļiņu skaita emisijām un atbilstību tādai akumulatoru baterijas ilgizturībai, kas ir par vismaz 10 procentpunktiem augstāka nekā II pielikumā noteiktās prasības;
 - (c) *PEV* – deklarējot akumulatoru baterijas ilgizturību, kas ir vismaz par 10 procentpunktiem augstāka nekā II pielikumā noteiktās prasības.
2. Šo transportlīdzekļu atbilstību 1. punkta prasībām pārbauda, salīdzinot ar deklarētajām vērtībām.
3. Ražotāji drīkst transportlīdzekļiem piešķirt apzīmējumu “Euro 7A transportlīdzeklis”, ja šie transportlīdzekļi ir aprīkoti ar adaptīvām kontroles funkcijām. Adaptīvo kontroles funkciju izmantošanu tipa apstiprinātājām iestādēm pierāda tipa apstiprināšanas laikā un verificē transportlīdzekļa kalpošanas laikā, kā noteikts IV pielikuma 1. tabulā.
4. Ražotāji drīkst transportlīdzekļiem piešķirt apzīmējumu “Euro 7G transportlīdzeklis”, ja šie transportlīdzekļi ir aprīkoti ar iekšdedzes motoriem ar ģeozonēšanas tehnoloģijām. Ražotājs šajos transportlīdzekļos uzstāda vadītāja brīdināšanas sistēmu, lai informētu lietotāju, kad vilces akumulatoru baterijas ir gandrīz tukšas, un, ja tas netiek uzlādēts, apturētu transportlīdzekli 5 km laikā pēc pirmā brīdinājuma, kad tas ir bezemisiju režīmā. Šādu ģeozonēšanas tehnoloģiju izmantošanu drīkst verificēt visā transportlīdzekļa kalpošanas laikā.
5. Ražotāji drīkst izgatavot transportlīdzekļus, kuros apvienoti divi vai vairāki 1., 2. vai 3. punktā minētie raksturlielumi, un apzīmēt tos, izmantojot simbolu un burtu kombināciju, piemēram, “Euro 7+A”, “Euro 7+G”, “Euro 7+AG” vai “Euro 7AG” transportlīdzekļi.
6. Pēc ražotāja pieprasījuma N₂ kategorijas transportlīdzekļiem ar maksimālo masu no 3,5 līdz 4,0 tonnām, kuru pamatā ir N₁ kategorijas transportlīdzekļu tips, tipa apstiprinātāja iestāde drīkst piešķirt emisiju tipa apstiprinājumu kā N₁ kategorijas transportlīdzekļa tipam. Šādus transportlīdzekļus apzīmē kā “Euro 7ext transportlīdzeklis”.
7. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem detalizētus noteikumus par procedūrām, testiem un metodikām, kas izmantojamas, lai verificētu atbilstību 1.–6. punktā noteiktajām prasībām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 17. panta 2. punktā.

6. pants

Ilgizturības prasības transportlīdzekļiem, sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām

1. Ražotāji nodrošina, ka to ražotie transportlīdzekļi, kurus pārdod, reģistrē vai nodod ekspluatācijā Savienībā, atbilst I pielikumā noteiktajām emisiju robežvērtībām, braucot normālos un paplašinātos braukšanas apstākļos, kā noteikts III pielikumā, transportlīdzekļa kalpošanas laikā, kā noteikts IV pielikuma 1. tabulā, un atbilst akumulatoru baterijas ilgizturības veiktspējas prasību minimumam, kā noteikts II pielikumā.
2. Ražotāji nodrošina, ka šie transportlīdzekļi atbilst CO₂ emisiju, degvielas un enerģijas patēriņa un energoefektivitātes vērtībām, kas transportlīdzekļu kalpošanas laikam deklarētas saskaņā ar šīs regulas noteikumiem, kā noteikts IV pielikuma 1. tabulā.
3. Ražotāji nodrošina, ka šajos transportlīdzekļos uzstādītās *OBFCM*, *OBD* un *OBM* ierīces un pasākumi nesankcionētu manipulāciju nepieļaušanai atbilst šās regulas noteikumiem, kamēr vien transportlīdzeklis tiek ekspluatēts.
4. Prasības, kas minētas 1.–3. punktā, piemēro transportlīdzekļiem, kuru darbināšanai izmanto visu veidu degvielas un visu veidu enerģijas avotus. Tādas pašas prasības piemēro arī visām atsevišķajām tehniskajām vienībām un sastāvdaļām, kas paredzētas šādiem transportlīdzekļiem.
5. Lai verificētu atbilstību pirmajā daļā minētajām prasībām transportlīdzekļa papildu kalpošanas laikā, I pielikumā noteiktās gāzveida piesārņotāju emisiju robežvērtības koriģē, izmantojot ilgizturības reizinātājus, kas noteikti IV pielikuma 2. tabulā.
6. *OBM* sistēmas, ko ražotājs uzstāda šajos transportlīdzekļos, spēj veikt visu turpmāk minēto:
 - (a) reģistrēt visu emisiju pārsniegumu apjomu un ilgumu;
 - (b) paziņot datus par transportlīdzekļa emisiju rādītājiem, tostarp piesārņotāju sensoru un izplūdes plūsmas datus, izmantojot *OBD* pieslēgvietu un bezvadu pārraidi, tostarp tehnisko apskašu un tehnisko pārbaužu uz ceļiem vajadzībām⁵⁵, ⁵⁶;
 - (c) rosināt transportlīdzekļa remontu, kad vadītāja brīdināšanas sistēma ziņo par ievērojami pārsniegtām emisijām.
7. *OBFCM* ierīces, ko ražotājs uzstāda šajos transportlīdzekļos, spēj paziņot reģistrētos transportlīdzekļa datus, izmantojot *OBD* pieslēgvietu un bezvadu pārraidi.
8. Attiecībā uz transportlīdzekļiem, sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, kas rada nopietnu risku vai neatbilstību šajā regulā noteiktajām prasībām, ražotāji nekavējoties veic nepieciešamos koriģējošos pasākumus, tostarp, pēc vajadzības, minēto transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību remontu vai modificēšanu, lai nodrošinātu atbilstību šai regulai. Ražotāji vai

⁵⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/47/ES (2014. gada 3. aprīlis) par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 134. lpp.).

⁵⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 129. lpp.).

jebkurš cits ekonomikas dalībnieks tos attiecīgi izņem no tirgus vai atsauc. Ražotājs par neatbilstību nekavējoties informē tipa apstiprinātāju iestādi, kas piešķirusi tipa apstiprinājumu, un sniedz attiecīgu detalizētu informāciju.

9. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem detalizētus noteikumus par prasībām, testiem, metodēm un korektīviem pasākumiem, kas saistīti ar 1.–8. punktā minētajiem pienākumiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 17. panta 2. punktā.

7. pants

Ražotāju pienākumi attiecībā uz emisiju tipa apstiprinājumu

1. Lai pierādītu atbilstību emisiju tipa apstiprinājuma noteikumiem emisiju tipa apstiprināšanas laikā, ražotājs veic V pielikuma 1., 3., 5., 7. un 9. tabulā norādītos testus. Lai verificētu ražošanas atbilstību šīs regulas prasībām, tipa apstiprinātāja iestāde vai ražotājs izvēlas transportlīdzekļus, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības ražotāja telpās. Atbilstību ekspluatācijā pārbauda IV pielikuma 1. tabulā noteiktajiem laikposmiem.
2. Ražotājs iesniedz tipa apstiprinātājai iestādei parakstītu atbilstības deklarāciju attiecībā uz prasībām par *RDE*, CO₂ apkārtējās vides temperatūras korekciju, *OBD*, *OBM*, emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību, nepārtrauktu vai periodisku reģenerāciju, nesankcionētu manipulāciju nepieļaušanu un kartera prasībām, kā noteikts V pielikumā. Ražotājs iesniedz tipa apstiprinātājai iestādei parakstītu atbilstības deklarāciju par adaptīvās kontroles ierīču un ģeozonēšanas opciju izmantošanu, ja ražotājs izvēlas šīs opcijas.
3. Valstu iestādes drīkst testēt transportlīdzekļa tipu, lai verificētu tā ražošanas atbilstību, atbilstību ekspluatācijā vai veikt tirgus uzraudzību, kā noteikts V pielikumā.
4. Ražotāji katram transportlīdzeklim izsniedz transportlīdzekļa vides pasi (*EVP*) un kopā ar transportlīdzekli izsniedz šo pasi transportlīdzekļa pircējam, izgūstot attiecīgos datus no tādiem avotiem kā atbilstības sertifikāts un tipa apstiprinājuma dokumentācija. Ražotājs nodrošina, ka *EVP* dati ir pieejami attēlošanai transportlīdzekļa elektroniskajās sistēmās un ka tos var pārraidīt no transportlīdzekļa saņēmējam ārpus transportlīdzekļa.
5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka, kā veicama testēšana un atbilstības verificācijas, kā arī procedūras, kas saistītas ar emisiju tipa apstiprināšanu, ražošanas atbilstību, atbilstību ekspluatācijā, atbilstības deklarāciju un *EVP* saskaņā ar 1.–4. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 17. panta 2. punktā.

8. pants

Īpaši noteikumi maza apjoma ražotājiem

1. Attiecībā uz piesārņotāju emisijām maza apjoma ražotāji V pielikuma 1., 3., 5., 7. un 9. tabulā noteiktos testus drīkst aizstāt ar atbilstības deklarācijām. Drīkst testēt maza apjoma ražotāju izgatavotu un tirgū laistu transportlīdzekļu atbilstību ekspluatācijā un veikt tirgus uzraudzību saskaņā ar V pielikuma 2., 4., 6., 8. un 10. tabulu. V pielikumā noteiktie ražošanas atbilstības testi nav nepieciešami. Regulas 4. panta 4. punkta b) apakšpunktu maza apjoma ražotājiem nepiemēro.

2. Atbilstības ekspluatācijā un tirgus uzraudzības vajadzībām ultramazu apjomu ražotāji ievēro I pielikumā noteiktās emisiju robežvērtības laboratorijas testos, kuru pamatā ir nejauši izraudzīti braukšanas cikli reālos apstākļos.

9. pants

Īpaši noteikumi vairākos posmos apstiprinātiem transportlīdzekļiem

1. Vairākposmu tipa apstiprināšanā otrā vai sekojošo posmu ražotāji ir atbildīgi par emisiju tipa apstiprināšanu, ja tie pārveido kādu transportlīdzekļa daļu, kas saskaņā ar iepriekšējā posma ražotāju sniegtajiem datiem varētu ietekmēt emisijas vai akumulatoru baterijas ilgizturību.
2. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka administratīvās prasības un datus, kas iepriekšējā posma ražotājiem jāsniedz saskaņā ar 1. punktu, un procedūras šādu transportlīdzekļu CO₂ emisiju noteikšanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 17. panta 2. punktā.

III nodaļa. Dalībvalstu pienākumi attiecībā uz emisiju tipa apstiprināšanu un tirgus uzraudzību

10. pants

Emisiju tipa apstiprinājums, ražošanas atbilstība, atbilstība ekspluatācijā un tirgus uzraudzība

1. Valstu apstiprinātājas iestādes ievieš pasākumus, lai piešķirtu emisiju tipa apstiprinājumus transportlīdzekļu tiptiem, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām un veiktu testus, pārbaudes un inspekcijas nolūkā verificēt, vai ražotāji ievēro ražošanas atbilstības un atbilstības ekspluatācijā prasības saskaņā ar V pielikumu.
2. Valstu tirgus uzraudzības iestādes veic tirgus uzraudzības pārbaudes saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 8. pantu un V pielikuma 2., 4., 6., 8. un 10. tabulu.
3. No... [PB: ierakstīt datumu – šīs regulas spēkā stāšanās dienu] pēc ražotāja pieprasījuma valsts apstiprinātājas iestādes neatsaka piešķirt ES emisiju tipa apstiprinājumu vai valsts emisiju tipa apstiprinājumu jaunam transportlīdzekļa vai motora tipam un neaizliedz reģistrēt, pārdot vai nodot ekspluatācijā jaunu transportlīdzekli, kas atbilst šai regulai.
4. No 2025. gada 1. jūlija valstu iestādes jaunu tādu M₁, N₁ kategorijas transportlīdzekļu gadījumā, kuri neatbilst šai regulai, uzskata to atbilstības sertifikātus par vairs nederīgiem reģistrācijas vajadzībām un, pamatojot to ar CO₂ un piesārņotāju emisijām, degvielas un enerģijas patēriņu vai akumulatoru baterijas ilgizturību, aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā.
5. No 2027. gada 1. jūlija valstu iestādes jaunu tādu M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijas transportlīdzekļu un jaunu tādu O₃, O₄ kategorijas piekabju gadījumā, kas neatbilst šai regulai, uzskata to atbilstības sertifikātus par vairs nederīgiem reģistrācijas vajadzībām un, pamatojot to ar CO₂ un piesārņotāju emisijām, degvielas un enerģijas patēriņu, energoefektivitāti vai akumulatoru baterijas ilgizturību, aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā.

6. No 2030. gada 1. jūlija valstu iestādes jaunu tādu M_1 , N_1 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā, kurus izgatavo maza apjoma ražotāji un kuri neatbilst šai regulai, uzskata to atbilstības sertifikātus par vairs nederīgiem reģistrācijas vajadzībām un, pamatojot to ar CO_2 un piesārņotāju emisijām, degvielas un enerģijas patēriņu, energoefektivitāti vai akumulatoru baterijas ilgzturību, aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā.
7. No 2031. gada 1. jūlija valstu iestādes jaunu tādu M_2 , M_3 , N_2 , N_3 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā, kurus izgatavo maza apjoma ražotāji un kuri neatbilst šai regulai, uzskata to atbilstības sertifikātus par vairs nederīgiem reģistrācijas vajadzībām un, pamatojot to ar CO_2 un piesārņotāju emisijām, degvielas un enerģijas patēriņu, energoefektivitāti vai akumulatoru baterijas ilgzturību, aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā.
8. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka administratīvos un tehniskos elementus, kas vajadzīgi, lai veiktu testus, pārbaudes un inspekcijas nolūkā verificēt atbilstību 1. punktam, kā arī tehniskos elementus, kas vajadzīgi tirgus uzraudzības pārbaudēm saskaņā ar 2. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 17. panta 2. punktā.

11. pants

Dalībvalstu īpašie pienākumi attiecībā uz sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību emisiju tipa apstiprinājumu

1. No 2025. gada 1. jūlija ir aizliegts pārdot vai uzstādīt tādas sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, ko paredzēts uzstādīt saskaņā ar šo regulu apstiprinātā M_1 , N_1 kategorijas transportlīdzeklī, ja attiecīgās sistēmas, sastāvdaļas vai tehniskās vienības tips nav apstiprināts saskaņā ar šo regulu.
2. No 2027. gada 1. jūlija ir aizliegts pārdot vai uzstādīt tādas sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, ko paredzēts uzstādīt saskaņā ar šo regulu apstiprinātā M_2 , M_3 , N_2 , N_3 kategorijas transportlīdzeklī, ja attiecīgās sistēmas, sastāvdaļas vai tehniskās vienības tips nav apstiprināts saskaņā ar šo regulu.
3. Valsts apstiprinātājas iestādes drīkst turpināt piešķirt paplašinājumus piesārņojuma kontroles maiņas sistēmu ES emisiju tipa apstiprinājumiem, kas piešķirti pirms šīs regulas piemērošanas saskaņā ar noteikumiem, kas bija spēkā sākotnējā emisiju tipa apstiprināšanas laikā. Valsts iestādes aizliedz šādu piesārņojuma kontroles maiņas sistēmu pārdošanu vai uzstādīšanu transportlīdzekļos, ja tām nav tipa apstiprinājuma.

12. pants

Sistēmu, kurās izmanto patērējamu reaģentu, un piesārņojuma kontroles sistēmu pareiza ekspluatācija

1. Ekonomikas dalībnieki un neatkarīgie uzņēmēji nedrīkst veikt nesankcionētas manipulācijas ar transportlīdzekli un tā sistēmām.
2. Valsts iestādes ekspluatācijas atbilstības vai tirgus uzraudzības pārbaūžu laikā verificē, vai transportlīdzekļu ražotāji ir pareizi uzstādījuši sistēmas vadītāja brīdināšanai par emisiju pārsniegšanu, sistēmas vadītāja brīdināšanai par reaģenta zemu līmeni un vai ar transportlīdzekļiem var veikt nesankcionētas manipulācijas.

IV nodaļa

Komisijas un trešo personu loma saistībā ar atbilstību ekspluatācijā un tirgus uzraudzību

13. pants

Testa prasību piemērošana Komisijai un trešām personām

1. Komisija vai trešās personas saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 9. pantu un 13. panta 10. punktu drīkst veikt V pielikuma 2., 4., 6., 8. un 10. tabulā noteiktās atbilstības ekspluatācijā un tirgus uzraudzības pārbaudes, lai verificētu transportlīdzekļu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību atbilstību šai regulai.
2. Šādu pārbažu veikšanai vajadzīgos datus ražotāji dara pieejamus Komisijai un trešām personām saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 9. panta 5. punktu un 13. panta 10. punktu.

V nodaļa

Testi un deklarācijas

14. pants

Procedūras un testi

1. Emisiju tipa apstiprināšanas procedūras ietver testus un pārbaudes, kā arī visu administratīvo procedūru un dokumentācijas prasību piemērošanu, kā noteikts V pielikumā. Attiecībā uz V pielikumā noteiktajām prasībām ražotājs attiecīgā gadījumā iesniedz tipa apstiprinātajai iestādei atbilstības deklarāciju.
2. Testus, lai pierādītu atbilstību 4. panta prasībām, piemēro ražotāji un valstu iestādes, kā norādīts V pielikumā. Testus, lai pierādītu atbilstību 4. panta prasībām drīkst piemērot Komisija un trešās puses, kā norādīts V pielikumā.
3. Komisija pieņem īstenošanas aktus attiecībā uz visiem emisiju tipa apstiprināšanas posmiem, tostarp ražošanas atbilstību, atbilstību ekspluatācijā un tirgus uzraudzību, nosakot emisiju tipa apstiprināšanas procedūras un testus, testēšanas metodiku, administratīvos noteikumus, emisiju tipa apstiprinājumu grozīšanu un paplašināšanu, piekļuvi datiem, dokumentācijas prasības un veidnes attiecībā uz visu turpmāk minēto:
 - (a) M₁, N₁ kategorijas transportlīdzekļu tipi;
 - (b) M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijas transportlīdzekļu tipi;
 - (c) M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijas transportlīdzekļu tipos izmantotie motori;
 - (d) OBM/OBD sistēmas;
 - (e) nesankcionētu manipulāciju novēršanas, drošības un kibernetikas sistēmas;
 - (f) piesārņojuma kontroles maiņas sistēmu tipi un to daļas;
 - (g) bremžu sistēmu tipi un to maiņas daļas;
 - (h) riepu tipi attiecībā uz riepu nodilumu;

- (i) citi sastāvdaļu tipi un to maiņas daļas;
 - (j) CO₂, degvielas un enerģijas patēriņš, elektriskā sniedzamība un motora jaudas noteikšana M₁, N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, nosacījumi *OBFCM*;
 - (k) CO₂, degvielas un enerģijas patēriņš, bezemisiju sniedzamība, elektriskā sniedzamība un motora jaudas noteikšana M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijas transportlīdzekļiem, O₃, O₄ kategorijas piekabju energoefektivitāte, nosacījumi *OBFCM*.
4. Komisija ir pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus attiecībā uz visiem emisiju tipa apstiprināšanas posmiem, tostarp par atbilstību ekspluatācijā, ražošanas atbilstību un tirgus uzraudzību, lai noteiktu:
- (a) metodes izplūdes emisiju mērīšanai laboratorijā un uz ceļa, tostarp nejauša un sliktākā gadījuma *RDE* testa ciklus, portatīvu emisiju mērīšanas sistēmu izmantošanu, lai verificētu emisijas reālos braukšanas apstākļos, un tukšgaitas emisijas;
 - (b) metodes mehāniskā transportlīdzekļa CO₂ emisiju, degvielas un enerģijas patēriņa, bezemisiju sniedzamības, elektriskās sniedzamības un motora jaudas noteikšanai;
 - (c) metodes, prasības un tehniskās specifikācijas saistībā ar pārnese pārslēgšanas indikatoriem;
 - (d) metodes O₃, O₄ piekabju energoefektivitātes noteikšanai;
 - (e) metodes kartera emisiju mērīšanai;
 - (f) metodes iztvaikošanas emisiju mērīšanai;
 - (g) metodes bremžu daļiņu emisiju mērīšanai, tostarp metodes attiecībā uz *HDV*, bremžu daļiņu emisijām reālos braukšanas apstākļos un reģeneratīvo bremzēšanu;
 - (h) metodes riepu nodiluma mērīšanai, lai uzraudzītu riepu nodiluma rādītājus;
 - (i) metodes, ar kurām novērtē atbilstību akumulatoru baterijas ilgtspējas minimālajām veikspējas prasībām;
 - (j) *OBFCM* ierīces, *OBD* un *OBM* sistēmas, tostarp atbilstības robežvērtības, veikspējas prasības un testus, metodes sensoru veikspējas nodrošināšanai un šo ierīču un sistēmu reģistrēto datu bezvadu pārraidei;
 - (k) vadītāja brīdināšanas sistēmu un iesaistes metožu raksturlielumus un veikspēju un metodi to pareizas darbības novērtēšanai;
 - (l) metodes piesārņojuma kontroles oriģinālo un maiņas sistēmu pareizas darbības, efektivitātes, reģenerācijas un ilgizturības novērtēšanai;
 - (m) metodes 4. panta 5. punktā minēto drošības pasākumu nodrošināšanai un novērtēšanai, tostarp metodiku ievainojamības analīzei un aizsardzībai pret nesankcionētām manipulācijām;
 - (n) kritērijus emisiju tipa apstiprināšanai un īpašu noteikumu īstenošanai attiecībā uz maziem un ultramaziem ražotājiem, kā noteikts 8. pantā;
 - (o) metodes, lai novērtētu to transportlīdzekļu tipu pareizu funkcionēšanu, kas apstiprināti ar 5. pantā noteiktajiem apzīmējumiem;

- (p) 9. panta 1. punkta noteikumu ievērošanas pārbaudes un vairākos posmos apstiprinātu transportlīdzekļu testēšanas procedūras;
- (q) testēšanas aprīkojuma veiktspējas prasības;
- (r) testēšanas standartdegvielu specifikācijas;
- (s) metodes manipulācijas ierīču un izslēgšanas stratēģiju neesības noteikšanai;
- (t) metodes riepu nodiluma mērīšanai;
- (u) *EVP* formātu un datus, un bezvadu sakaru metodes;
- (v) administratīvās prasības un emisiju tipa apstiprināšanas dokumentāciju;
- (w) attiecīgā gadījumā — ziņošanas pienākumus.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 17. panta 2. punktā.

15. pants

Pielāgošana tehnikas attīstībai

1. Lai ņemtu vērā tehnikas attīstību, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai grozītu:
 - (a) III pielikumu attiecībā uz testa nosacījumiem M_2 , M_3 , N_2 , N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, pamatojoties uz datiem, kas savākti, testējot “Euro 7” transportlīdzekļus;
 - (b) III pielikumu attiecībā uz testa nosacījumiem, pamatojoties uz datiem, kas savākti, testējot “Euro 7” bremzes vai riepas;
 - (c) V pielikumu attiecībā uz testa prasību piemērošanu un deklarācijām, pamatojoties uz tehnikas attīstību;
 - (d) 5. pantu, ieviešot opcijas un apzīmējumus, kuru pamatā ir inovatīvas tehnoloģijas ražotājiem.
2. Lai ņemtu vērā tehnikas attīstību, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai papildinātu šo regulu saskaņā ar 16. pantu šādi:
 - (a) nosakot bremžu daļiņu emisiju robežvērtības I pielikumā, atsaucoties uz darbu, kas veikts ANO Transportlīdzekļu noteikumu harmonizācijas pasaules forumā (*WP29*);
 - (b) nosakot riepu tipiem nodiluma robežvērtības I pielikumā, atsaucoties uz darbu, kas veikts ANO Transportlīdzekļu noteikumu harmonizācijas pasaules forumā (*WP29*);
 - (c) nosakot akumulatoru bateriju veiktspējas prasību minimumu II pielikumā, atsaucoties uz darbu, kas veikts ANO Transportlīdzekļu noteikumu harmonizācijas pasaules forumā (*WP29*);
 - (d) nosakot ilgizturības reizinātājus IV pielikumā, pamatojoties uz datiem, kas savākti, testējot “Euro 7” M_2 , M_3 , N_2 , N_3 kategorijas transportlīdzekļus un Eiropas Parlamentam un Padomei iesniegto ziņojumu par lielas noslodzes transportlīdzekļu ilgizturību;

- (e) formulējot definīcijas un īpašus noteikumus M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijas transportlīdzekļu maza apjoma ražotājiem saskaņā ar šīs regulas 3. pantu un 8. pantu.

VI nodaļa. Vispārīgie noteikumi

16. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 15. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no *[PB: ierakstīt datumu — šīs regulas spēkā stāšanās dienu]*. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 15. pantā 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 deleģēta akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas paredzēti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 15. pantu 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.

17. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Tehniskā komiteja mehānisko transportlīdzekļu jautājumos. 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.

18. pants

Ziņošana

1. Dalībvalstis līdz 2030. gada 1. septembrim informē Komisiju par šīs regulas piemērošanu.
2. Komisija, pamatojoties uz informāciju, kas sniegta saskaņā ar 1. punktu, līdz 2031. gada 1. septembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei izvērtējuma ziņojumu par šīs regulas piemērošanu.

VI nodaļa. Nobeiguma noteikumi

19. pants

Regulas (EK) Nr. 715/2007 un Regulas (EK) Nr. 595/2009 atcelšana

Regulu (EK) Nr. 715/2007 atceļ no 2025. gada 1. jūlija.

Regulu (EK) Nr. 595/2009 atceļ no 2027. gada 1. jūlija.

Atsauces uz Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulu (EK) Nr. 595/2009 uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar šīs regulas VI pielikumā iekļauto atbilstības tabulu.

20. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

M₁, N₁ kategorijas transportlīdzekļiem un sastāvdaļām, un atsevišķām tehniskām vienībām šiem transportlīdzekļiem to piemēro no 2025. gada 1. jūlija, un M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijas transportlīdzekļiem un sastāvdaļām, un atsevišķām tehniskām vienībām šiem transportlīdzekļiem un O₃, O₄ kategorijas piekabēm to piemēro no 2027. gada 1. jūlija.

Maza apjoma ražotāju izgatavotiem M₁, N₁ kategorijas transportlīdzekļiem to piemēro no 2030. gada 1. jūlija.

Neatkarīgi no 2. punkta 11. panta 3. punktu piemēro no šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

1.2. Attiecīgā politikas joma

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

1.4. Mērķi

1.4.1. Vispārīgie mērķi

1.4.2. Konkrētie mērķi

1.4.3. Paredzami rezultāti un ietekme

1.4.4. Snieguma rādītāji

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks

1.5.2. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

1.7. Paredzētie pārvaldības veidi

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums

2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu

2.2.3. Kontroles izmaksu lietderības aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

- 3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām*
- 3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām*
- 3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu*
- 3.2.5. Trešo personu iemaksas*

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums — Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību (*Euro 7*) un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulu (EK) Nr. 595/2009.

1.2. Attiecīgā politikas joma

Politikas joma: preču iekšējais tirgus.

Klimata politika: dabas resursi un vide.

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

☒ jaunu darbību

☐ jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību⁵⁷

☐ esošas darbības pagarināšanu

☐ vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību

1.4. Mērķi

1.4.1. Vispārīgie mērķi

Priekšlikuma mērķis ir veicināt vispārīgā mērķa sasniegšanu, un tas ir divējāds: 1) nodrošināt vienotā tirgus pareizu darbību, paredzot piemērotākus, izmaksu ziņā lietderīgākus un nākotnes prasībām atbilstošus noteikumus par transportlīdzekļu emisijām, un 2) nodrošināt augstu vides un veselības aizsardzības līmeni ES, vēl vairāk samazinot autotransporta radīto gaisa piesārņotāju emisijas, lai panāktu nulles piesārņojumu, kā noteikts Nulles piesārņojuma rīcības plānā.

1.4.2. Konkrētie mērķi

Konkrētais mērķis Nr. 1: samazināt pašreizējo *Euro* emisiju standartu sarežģītību, lai samazinātu administratīvās izmaksas un sekmētu to veiksmīgu īstenošanu.

Konkrētais mērķis Nr. 2: noteikt visu attiecīgo gaisa piesārņotāju atjauninātas robežvērtības.

Konkrētais mērķis Nr. 3: uzlabot reālos braukšanas apstākļos radīto emisiju kontroli.

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz labuma guvējiem / mērķgrupām.

Priekšlikums ir sagatavots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Pamatregulu (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa

⁵⁷

Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, un tā mērķis ir saskaņot tehniskās prasības attiecībā uz emisijām. No šī viedokļa tas ir būtisks vienotā tirgus pareizai darbībai.

Priekšlikums nodrošinās, ka tiek uzlaboti vieglo un lielas noslodzes transportlīdzekļu radīto piesārņotāju emisiju rādītāji, sniegs labumu patērētājiem gaisa kvalitātes ziņā un tādējādi veicinās kaitējuma veselībai un videi samazināšanu. Tas arī nostiprinās ES autobūves nozares vērtību ķēdes tehnoloģiskās pozīcijas un konkurētspēju. Papildu līdz ieguvumi ir lielāka patērētāju uzticība to transportlīdzekļu labam vidiskajam sniegunam. Var gaidīt arī pozitīvu ietekmi uz darbaspēka prasmju pilnveidi un pārkvalifikāciju, jo tiek attīstītas un arvien vairāk izmantotas nākotnes prasībām atbilstošas un tīras tehnoloģijas.

1.4.4. *Snieguma rādītāji*

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzī progresam un sasniegumiem.

Ir noteikti šādi rādītāji:

- 1) emisiju tipa apstiprinājumu skaits saskaņā ar *Euro 7* katram transportlīdzekļa tipam;
- 2) izmaksas īstenošanas posmā un administratīvās izmaksas katram emisiju tipa apstiprinājumam;
- 3) pierādījumi par uzlabotu emisiju kontroli visos ekspluatācijas apstākļos attiecībā uz visiem reglamentētajiem piesārņotājiem;
- 4) izpildes panākšanas izmaksas, tajā skaitā izmaksas par pārkāpumiem un sankcijām neatbilstības gadījumā, kā arī uzraudzības izmaksas;
- 5) emisiju izmaiņas transportlīdzekļu ekspluatācijas laikā, ko apliecina atbilstošas testēšanas kampaņas un pastāvīgs emisiju monitorings;
- 6) gadā reģistrēto transportlīdzekļu skaits un spēka pārvadu tehnoloģiju īpatsvars uz ES ceļiem, par ko dalībvalstis ziņojušas Eiropas Alternatīvo degvielu observatorijai;
- 7) informācija par gaisa piesārņojuma ietekmes uz veselību (t. i., priekšlaicīgas nāves gadījumu, kas saistīti ar noteiktu piesārņotāju iedarbību) ikgadējām izmaiņām, kas iekļautas ikgadējā ziņojumā par gaisa kvalitāti Eiropā;
- 8) autotransporta radīto emisiju īpatsvars no noteiktu piesārņotāju gada emisijām, par ko dalībvalstis ziņojušas EVA saskaņā ar *NEC* direktīvu;
- 9) no dalībvalstīm gadā saņemto paziņojumu skaits par tādiem šķēršļiem ES iekšējai tirdzniecībai ar vieglajiem automobiļiem, furgoniem, kravas automobiļiem un autobusiem, ko rada valsts, reģionālo vai vietējo iestāžu noteiktas tehniskas prasības (t. i., jebkāda veida aizliegumi) saskaņā ar Direktīvā (ES) 2015/153 paredzēto paziņošanas procedūru.

1.5. **Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums**

1.5.1. *Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvērtēšanas grafiks*

Visiem jaunajiem M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļiem, motoriem vai rezerves daļām, ko paredzēts laist ES tirgū, sākot no 2025. gada 1. jūlija, ir jāsaņem tipa apstiprinājums saskaņā ar šo regulu, izņemot M2, M3, N2, N3 kategorijas transportlīdzekļus, attiecībā uz kuriem iniciatīvas īstenošanas datums būs 2027. gada 1. jūlijs. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi

faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē “Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.

Eiropas līmeņa rīcības pamatojums (*ex ante*)

Lai nodrošinātu vienotā tirgus pareizu darbību, ir jārisina jautājums par piesārņotāju emisiju rādītājiem un gaisa kvalitāti.

Patiesi, gaisa kvalitāte un piesārņotāju emisiju rādītāji ir pārrobežu problēma, ko nevar atrisināt, rīkojoties tikai valsts vai vietējā līmenī. Emisiju samazināšana un emisiju rādītāju uzlabošana ir jākoordinē Eiropas mērogā, un ES rīcība ir pamatota saskaņā ar subsidiaritāti. Lai gan valstu, reģionālās un vietējās iniciatīvas var izveidot sinerģiju, tikai ar šīm iniciatīvām nepietiks. Tādas koordinētas ES rīcības trūkums, kas paredz piesārņotāju emisiju standartu stiprināšanu, izpaustos kā tirgus fragmentācijas risks, kas ir saistīts ar valstu shēmu dažādību, atšķirīgajām iecerēm un veidošanas parametriem.

Gaidāmā Savienības pievienotā vērtība (*ex post*)

Darbojoties atsevišķi, dalībvalstis pārstāvētu pārāk mazu tirgu, lai būtu iespējams sasniegt vienāda līmeņa rezultātus, tāpēc ir vajadzīga ES mēroga pieeja, kas virzītu nozares līmeņa pārmaiņas un dotu apjomradītus ietaupījumus.

1.5.2. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Priekšlikuma pamatā ir spēkā esošie tiesību akti, kas pēdējās desmitgadēs Savienībā ir nodrošinājuši piesārņotāju emisiju pastāvīgu samazināšanu un transportlīdzekļu un motoru emisiju rādītāju uzlabošanu.

1.5.3. *Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem*

Priekšlikums ir saderīgs ar instrumenta *Next Generation EU* un 2021.–2027. gada daudzgadu finanšu shēmas mērķiem, kas palīdzēs sasniegt divējādo, t. i., zaļo un digitālo pārkārtošanos, uz ko Eiropa tiecas. Šo satvaru kombinācija risinās ekonomisko krīzi un paātrinās pāreju uz zaļu un ilgtspējīgu ekonomiku, sasaistot stingrākas vides un gaisa kvalitātes prasības un ekonomisko izaugsmi.

1.5.4. *Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, to starpā pārdales iespējas, novērtējums*

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgo ĢD darbiniekus, kuri ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā (t. i., *GROW* ĢD ar *CLIMA* ĢD atbalstu) un/vai ir pārgrupēti attiecīgajos ĢD. Vajadzības gadījumā tiks izmantoti arī attiecīgajiem ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtie papildu resursi un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

☐ Ierobežots ilgums

- ☐ Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.
- ☐ Finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam, uz maksājumu apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam.

☒ Beztermiņa

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2025. gada,
- pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Paredzētie pārvaldības veidi⁵⁸

☒ Komisijas īstenota tieša pārvaldība:

- ☒ ko veic tās struktūrvienības, to starpā personāls Savienības delegācijās;
- ☐ ko veic izpildaģentūras.

☐ Dalīta pārvaldība kopā ar dalībvalstīm

☐ Netieša pārvaldība, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

- ☐ trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām;
- ☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);
- ☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;
- ☐ Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;
- ☐ publisko tiesību subjektiem;
- ☐ privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;
- ☐ dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas;
- ☐ personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.
- *Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".*

Piezīmes

Komisija attiecīgo pasākumu īstenošanu plāno nodrošināt, izmantojot centralizētu tiešo pārvaldību ar savu dienestu (jo īpaši JRC) starpniecību, lai sniegtu tehnisko un zinātnisko atbalstu, kas nepieciešams īstenošanas regulu izstrādei un tirgus uzraudzības veikšanai, kā jau paredzēts Regulā (ES) 2018/858. Tirgus uzraudzības daļa jau ir reglamentēta ar atbilstošu administratīvo kārtību, kas paredzēta un ņemta vērā Regulā (ES) 2018/858, savukārt darbam pie īstenošanas regulām ir paredzēta atsevišķa administratīvā kārtība.

⁵⁸

Sīkāku informāciju par pārvaldības veidiem un atsauces uz Finanšu regulu skatīt *BudgWeb* tīmekļa vietnē: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt biežumu un nosacījumus.

Lai uzraudzītu ierosināto emisiju samazināšanas prasību iedarbīgumu, ir jāsavāc plaši dati no dažādiem iespējamiem avotiem, to vidū dalībvalstīm, automobiļu ražotājiem un valstu apstiprinātājām iestādēm.

Tehniskā komiteja mehānisko transportlīdzekļu jautājumos (TCMV) un forums, kas izveidots saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, tiks izmantoti kā platformas, kurās regulāri tiks apspriesti ar *Euro 7* ieviešanu saistītie jautājumi.

Dalībvalstīm būs jāziņo Komisijai par sankcijām, ko tās piemēro saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858.

Dalībvalstis līdz 2030. gadam informē Komisiju par šajā regulā izklāstīto tipa apstiprināšanas procedūru piemērošanu. Pamatojoties uz šo informāciju, Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs jaunās regulas īstenošanu.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. *Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums*

Priekšlikums tiek īstenots saskaņā ar vienotā tirgus un klimatrīcības programmām.

Šajās programmās ietilpst pārvaldības veids, finansēšanas apgūšanas mehānismi, maksāšanas kārtība un kontroles stratēģija.

2.2.2. *Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

Šis priekšlikums tiek īstenots saskaņā ar vienotā tirgus un klimatrīcības programmām. Kontrole/riski un to mazināšanas pasākumi ir ietverti esošajā iekšējās kontroles sistēmā.

2.2.3. *Kontroles izmaksu lietderības (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

Šai iniciatīvai nav jaunas, būtiskas kontroles/riska, kas nebūtu atrunāts esošajā iekšējās kontroles sistēmā. Papildus Finanšu regulas piemērošanai nav paredzēti nekādi citi īpaši pasākumi.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.

Lai novērstu krāpšanu un pārkāpumus, papildus Finanšu regulas piemērošanai šajā priekšlikumā paredzētās stiprinātās emisiju standartu prasības tiks papildinātas ar emisiju pastiprinātu monitoringu visā transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs 1. izdevumu kategorija	Dif./nedif. ⁵⁹	no EBTA valstīm ⁶⁰	no kandidātvalstīm ⁶¹	no trešām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē
1	[03 02 01 01] Vienotā tirgus programma (SMP): preču un pakalpojumu iekšējā tirgus darbība un attīstība	Dif.	JĀ	NĒ	NĒ	NĒ
3	[09 02 03] Dabas resursi un vide	Dif.	JĀ	NĒ	NĒ	NĒ

⁵⁹ Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

⁶⁰ EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

⁶¹ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

- ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas
- ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudz gadu izdevumu kategorija	finanšu shēmas	Numurs	1.
-----------------------------------	-------------------	--------	----

<i>GROW</i> ĢD			2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	KOPĀ 2022.– 2025. gadā	Turpmākie gadi
○ Darbības apropriācijas								
Budžeta pozīcija 03.020101 ⁶²	Saistības	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksājumi	(2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)						
	Maksājumi	(2b)						
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem ⁶³								
Budžeta pozīcija		(3)						
KOPĀ <i>GROW</i> ĢD apropriācijas	Saistības	= 1a + 1b + 3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksājumi	= 2a + 2b +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

⁶² Saskaņā ar oficiālo budžeta nomenklatūru.

⁶³ Tehniskā un/vai administratīvā palīdzība un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

○ KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksājumi	(5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)						
KOPĀ daudzgadu finanšu shēmas 1. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības	= 4 + 6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksājumi	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ KOPĀ darbības apropriācijas (visas darbības izdevumu kategorijas)	Saistības	(4)						
	Maksājumi	(5)						
KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem (visas darbības izdevumu kategorijas)		(6)						
KOPĀ daudzgadu finanšu shēmas 1.–6. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas (atsauces summa)	Saistības	= 4 + 6	1,230	1,030			2,260	0,200
	Maksājumi	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

Daudzgažu finanšu shēmas izdevumu kategorija	7	“Administratīvie izdevumi”
---	----------	----------------------------

Šī iedaļa būtu jāaizpilda, izmantojot administratīva rakstura budžeta datu izklājlapu, kas vispirms jānoformē [tiesību akta finanšu pārskata pielikumā](#) (iekšējo noteikumu V pielikums), kurš starpdienestu konsultāciju vajadzībām tiek augšupielādēts sistēmā *DECIDE*.

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	KOPĀ
<i>GROW</i> ĢD						
○ Cilvēkresursi		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Citi administratīvie izdevumi		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
KOPĀ <i>GROW</i> ĢD	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

KOPĀ daudzgažu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	(saistību summa = maksājumu summa)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
--	------------------------------------	-------	-------	-------	-------	--------------

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	KOPĀ
KOPĀ daudzgažu finanšu shēmas 1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Maksājumi	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus			2022. gads		2023. gads		2024. gads		2025. gads		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)						KOPĀ	
	IZNĀKUMI																	
	↓	Veids ⁶⁴	Vidē jās izma ksas	Nr.	Izmak sas	Nr.	Izmak sas	Nr.	Izmak sas	Nr.	Izmak sas	Nr.	Izma ksas	Nr.	Izmak sas	Nr.	Izmak sas	Kopēj ais daudz ums
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1...																		
— Iznākums																		
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 1																		
KOPSUMMAS																		

⁶⁴

Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros utt.).

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

- ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas
- ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:
- miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	KOPĀ
--	---------------	---------------	---------------	---------------	--	------

—

Daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA								
Cilvēkresursi	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Citi administratīvie izdevumi	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Starpsumma — daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS ⁶⁵								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi								
Starpsumma — ārpus daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS								

KOPĀ	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
-------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	--------------

⁶⁵ Tehniskā un/vai administratīvā palīdzība un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvu izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

3.2.3.1. Aprēķinātās cilvēkresursu vajadzības *GROW* ĢD un *CLIMA* ĢD.

- ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi
- ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	Turpmākie gadi		
○ Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)							
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (Delegācijas)							
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)							
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)							
○ Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu <i>FTE</i>) ⁶⁶							
20 02 01 (<i>AC, END, INT</i> , ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)							
KOPĀ	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	Sarunas par regulu, deleģēto un īstenošanas aktu izstrāde, ar emisijām saistītas tirgus uzraudzības organizēšana un pārraudzība, tās pārskatīšana un atjaunināšana atbilstoši tehnikas attīstībai.
Ārštata darbinieki	Analīzes veikšana un atbalsta un tehniskā ieguldījuma sniegšana ar emisijām saistītas tirgus uzraudzības organizēšanā un pārraudzībā, tās pārskatīšana un atjaunināšana atbilstoši tehnikas attīstībai.

⁶⁶ *AC* — līgumdarbinieki, *AL* — vietējie darbinieki, *END* — valstu norīkotie eksperti, *INT* — aģentūru darbinieki, *JED* — jaunākie eksperti delegācijās.

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikumam/iniciatīvai:

- ☒ pilnībā pietiek ar līdzekļu pārvietošanu daudzgadu finanšu shēmas (DFS) attiecīgajā izdevumu kategorijā

Attiecīgais finansējums jau ir paredzēts 2022. gadam, un tas tiks iekļauts plānotajā summā, kas piešķirta arī 2023. gadam. Ir nepieciešama darbinieku iekšēja pārgrupēšana no attiecīgajiem *Euro 6/VI* noteikumos paredzētajiem uzdevumiem.

- ☐ jāizmanto no DFS attiecīgās izdevumu kategorijas nepiešķirtās rezerves un/vai īpašie instrumenti, kas noteikti DFS regulā

Paskaidrojiet, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas un budžeta pozīcijas, atbilstošās summas un instrumentus, kurus ierosināts izmantot.

- ☐ jāpārskata DFS

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

3.2.5. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

- ☒ neparedz trešo personu līdzfinansējumu
- ☐ paredz šādu trešo personu sniegtu līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru								
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas								

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

- ☒ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.
- ☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - ☐ pašu resursus
 - ☐ citus ieņēmumus
 - Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām ☐

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁶⁷					
			2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	
..... pants								

⁶⁷ Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.

PIELIKUMS

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATAM

Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu emisijām ("Euro 7") un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulu (EK) Nr. 595/2009.

- 3. VAJADZĪGO CILVĒKRESURSU SKAITS UN IZMAKSAS
- 4. CITU ADMINISTRATĪVO IZDEVUMU IZMAKSAS
- 5. KOPĒJĀS ADMINISTRATĪVĀS IZMAKSAS
- 6. IZMAKSU APLĒSĒM IZMANTOTĀS APRĒĶINA METODES
 - 6.1. Cilvēkresursi
 - 6.2. Citi administratīvie izdevumi

7. Cilvēkresursu izmaksas, ko uzskata par nepieciešamām *GROW* ĢD un *CLIMA* ĢD

☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi

☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		KOPĀ	
		FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas
○ Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)																	
20 01 02 01 — Galvenā mītne un pārstāvniecības	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	AST																
20 01 02 03 — Savienības delegācijas	AD																
	AST																
○ Ārštata darbinieki ⁶⁸																	
20 02 01 un 20 02 02 — Ārštata darbinieki — Galvenā mītne un pārstāvniecības	AC	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	END																
	INT																
20 02 03 — Ārštata darbinieki — Savienības	AC																
	AL																

⁶⁸ AC — līgumdarbinieki, AL — vietējie darbinieki, END — norīkoti valsts eksperti, INT — aģentūru darbinieki, JED — jaunākie eksperti delegācijās.

delegācijas	END																
	INT																
	JED																
Citas ar cilvēkresursiem saistītās budžeta pozīcijas (<i>norādīt</i>)																	
Starpsumma — cilvēkresursi, 7. IZDEVUMU KATEGORIJA		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		KOPĀ	
		FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas	FTE	Apropriācijas
○ Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)																	
01 01 01 01 Netiešā pētniecība ⁶⁹	AD																
	AST																
01 01 01 11 Tiešā pētniecība																	
Cita atbilde (precizējiet)																	
○ Ārštata darbinieki ⁷⁰																	

⁶⁹ Izvēlēties attiecīgo budžeta pozīciju vai arī, ja vajadzīgs, precizēt citu; gadījumā, ja ir vairāk budžeta pozīciju, darbinieki būtu jādiferencē pēc katras konkrētās budžeta pozīcijas.

⁷⁰ AC — līgumdarbinieki, AL — vietējie darbinieki, END — norīkoti valsts eksperti, INT — aģentūru darbinieki, JED — jaunākie eksperti delegācijās.

Ārštata darbinieki no darbības apropriācijām (bijušās BA pozīcijas)	— galvenajā mītnē	AC																
		END																
		INT																
	— Savienības delegācijās	AC																
		AL																
		END																
		INT																
		JED																
	01 01 01 02 Netiešā pētniecība		AC															
	01 01 01 12 Tiešā pētniecība		END															
Cita atbilde (precizēt) ⁷¹		INT																
Citas ar cilvēkresursiem saistītās budžeta pozīcijas (norādīt)																		
Starpsumma — cilvēkresursi, ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS																		
Kopā cilvēkresursi (visas DFS izdevumu kategorijas)			11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

71

Izvēlēties attiecīgo budžeta pozīciju vai arī, ja vajadzīgs, precizēt citu; gadījumā, ja ir vairāk budžeta pozīciju, darbinieki būtu jādiferencē pēc katras konkrētās budžeta pozīcijas.

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

8. Citu administratīvo izdevumu izmaksas *GROW* ĢD un *CLIMA* ĢD

☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas

☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudzgaļu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Kopā
Galvenajā mītnē vai ES teritorijā:								
20 02 06 01 — Komandējumu un reprezentācijas izdevumi	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 — Konferenču un sanāksmju izmaksas								
20 02 06 03 — Komitejas ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 Mācības un konsultācijas								
20 04 — IT izdevumi (korporatīvie) ⁷³								
Citas ar cilvēkresursiem nesaistītās budžeta pozīcijas (norādīt vajadzības gadījumā)								
Savienības delegācijās								
20 02 07 01 — Komandējumu, konferenču un reprezentācijas izdevumi								

⁷² Precizēt komitejas veidu un grupu, pie kuras tā pieder.

⁷³ Ir nepieciešams *DIGIT* ĢD — IT investīciju komandas atzinums (skatīt IT finansēšanas pamatnostādnes, C(2020) 6126 final (2020. gada 10. septembris), 7. lpp.)

20 02 07 02 — Darbinieku kvalifikācijas celšana								
20 03 05 — Infrastruktūra un loģistika								
Citas ar cilvēkresursiem nesaistītās budžeta pozīcijas (norādīt vajadzības gadījumā)								
Starpsumma — citi, daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Kopā
Izdevumi par tehnisko un administratīvo palīdzību (neiekļaujot ārštata darbiniekus) no darbības apropriācijām (bijušās BA pozīcijas):								
— galvenajā mītnē								
— Savienības delegācijās								
Citi pārvaldības izdevumi pētniecībai								
Politikas IT izdevumi par darbības programmām ⁷⁴								
Korporatīvie IT izdevumi par darbības programmām ⁷⁵								

⁷⁴ Ir nepieciešams DIGIT ĢD — IT investīciju komandas atzinums (skatīt IT finansēšanas pamatnostādnes, C(2020) 6126 final (2020. gada 10. septembris), 7. lpp.)

⁷⁵ Šajā postenī ir iekļautas vietējās administratīvās sistēmas un iemaksas korporatīvo IT sistēmu līdzfinansēšanā (skatīt IT finansēšanas pamatnostādnes, C(2020) 6126 final (2020. gada 10. septembris)).

Citas ar cilvēkresursiem nesaistītās budžeta pozīcijas (norādīt vajadzības gadījumā)								
Starpsumma — citi, ārpus daudzgadu finanšu shēmas								
7. IZDEVUMU KATEGORIJAS								
Kopā — citi administratīvie izdevumi (visas DFS izdevumu kategorijas)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

9. *GROW* ĢD un *CLIMA* ĢD administratīvās izmaksas kopā (visas DFS izdevumu kategorijas)

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Kopsavilkums	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Kopā
7. izdevumu kategorija — cilvēkresursi	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
7. izdevumu kategorija — citi administratīvie izdevumi	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Starpsumma — 7. izdevumu kategorija	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Ārpus 7. izdevumu kategorijas — cilvēkresursi								
Ārpus 7. izdevumu kategorijas — citi administratīvie izdevumi								
Starpsumma — citas izdevumu kategorijas								
KOPĀ 7. IZDEVUMU KATEGORIJA un ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10 648

Vajadzīgās administratīvās apropriācijas nodrošinās, izmantojot apropriācijas, kuras jau piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārgrupētas, vajadzības gadījumā izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

10. Izmaksu aplēsēm izmantotās aprēķina metodes

10.1. Cilvēkresursi

Šajā daļā ir izklāstīta aprēķina metode, kas izmantota vajadzīgo cilvēkresursu aplēsēm (pieņēmumi par darba slodzi, to skaitā konkrētas darbvietas (Sysper 2 darba profili), darbinieku kategorijas un atbilstošās vidējās izmaksas)

Daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA	
NB! Katras galvenās mītnes darbinieku kategorijas vidējās izmaksas ir pieejamas BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx	
☐ Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
10,5 FTE 2022. gadā deleģēto un īstenošanas aktu sagatavošanai, ar emisijām saistītas tirgus uzraudzības organizēšanai un pārraudzībai, pārskatīšanai, ziņošanai un atjaunināšanai.	
12 FTE 2023. gadā deleģēto un īstenošanas aktu sagatavošanai, ar emisijām saistītas tirgus uzraudzības organizēšanai un pārraudzībai, pārskatīšanai, ziņošanai un atjaunināšanai.	
11 FTE 2024.–2025. gadā deleģēto un īstenošanas aktu uzraudzībai, ar emisijām saistītas tirgus uzraudzības organizēšanai un pārraudzībai, pārskatīšanai, ziņošanai un atjaunināšanai.	
6,5 FTE 2026.–2028. gadā deleģēto un īstenošanas aktu uzraudzībai, ar emisijām saistītas tirgus uzraudzības organizēšanai un pārraudzībai, pārskatīšanai, ziņošanai un atjaunināšanai.	
☐ Ārštata darbinieki	
1 FTE 2022.–2023. gadā deleģēto un īstenošanas aktu sagatavošanas atbalstam, ar emisijām saistītas tirgus uzraudzības organizēšanai un pārraudzībai, pārskatīšanai, ziņošanai un atjaunināšanai.	

Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS

☐ Tikai no pētniecības budžeta finansētās amata vietas

☐ Ārštata darbinieki

10.2. Citi administratīvie izdevumi

*Norādīt informāciju par katrai budžeta pozīcijai izmantoto aprēķina metodi
un jo īpaši par pamata pieņēmumiem (piemēram, sanāksmju skaitu gadā, vidējām izmaksām u. c.)*

Daudzgaļu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJA**

Aptuveni 12 komandējumi dalībvalstīs 2022.–2028. gadā.

Aptuveni 3 sanāksmju dienas gadā 2022.–2024. gadā (TCMV un foruma sanāksmes)

Ārpus daudzgaļu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJAS**