



Briselē, 2025. gada 19. decembrī  
(OR. en)

17050/25

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2025/0422 (COD)**

---

---

**SIMPL 218  
ANTICI 220  
MI 1084  
TRANS 664  
ENV 1432  
ENT 296  
SOC 860  
CODEC 2186**

## **PRIEKŠLIKUMS**

---

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2025. gada 17. decembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2025) 993 final
Temats:	Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006, (ES) 2018/858, (ES) 2019/2144 un (ES) 2024/1257 groza attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu tehnisko prasību un testēšanas procedūru vienkāršošanu un atceļ Padomes Direktīvu 70/157/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 540/2014

---

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2025) 993 final.

---

Pielikumā: COM(2025) 993 final



Strasbūrā, 16.12.2025.  
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,**

**ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006, (ES) 2018/858, (ES) 2019/2144 un (ES) 2024/1257 groza attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu tehnisko prasību un testēšanas procedūru vienkāršošanu un atceļ Padomes Direktīvu 70/157/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 540/2014**

{SWD(2025) 1056 final}

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

#### • Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Autobūves vērtības ķēde ir viens no ES ekonomikas pīlāriem, kas veido 589,3 miljardus EUR un 3,7 % no Eiropas IKP kopējās pievienotās vērtības, un tajā ir tieši nodarbināti 10,6 miljoni eiropiešu<sup>1</sup>.

Tirdzniecības vidē, kas kļūst arvien neparedzamāka, spēcīgas un konkurētspējīgas autobūves nozares saglabāšana ir būtiska, lai aizsargātu ES stratēģisko autonomiju un ekonomisko stāvokli pasaulē.

Nesenajos Enriko Letas (*Enrico Letta*) un Mario Dragi (*Mario Draghi*) augsta līmeņa ziņojumos<sup>2</sup> sniegtajā analīzē par galvenajām prioritātēm izvirzīta regulatīvā sloga samazināšana un ES tiesību aktu vienkāršošana. Lai gan pašreizējais tiesiskais regulējums nodrošina paredzamību un palīdz sasniegt mūsu kopīgos publiskās politikas mērķus, tam tomēr nevajadzētu radīt nevajadzīgu slogu un izmaksas nozarei. ES autobūves nozares pārstāvji nesen uzsvēra, ka līdz 2030. gadam Eiropas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāievēro liels skaits tiesību aktu<sup>3</sup>, kas dažos gadījumos rada pētniecības un izstrādes izmaksas līdz pat 25 % apmērā<sup>4</sup>.

Savās politikas pamatnostādņēs Eiropas Komisijai 2024.–2029. gadam<sup>5</sup> priekšsēdētāja Urzula fon der Leiena izklāstīja redzējumu, kas vērsts uz ilgtspējīgu labklājību un konkurētspējas stiprināšanu visā Eiropā, un uzsvēra nepieciešamību padarīt uzņēmējdarbību ātrāku un vieglāku. Tas tika sīkāk izklāstīts 2025. gada janvārī saistībā ar Konkurētspējas kompasa<sup>6</sup> pieņemšanu un pēc tam 2025. gada februārī paziņojumā par tīras rūpniecības kursu<sup>7</sup> un dokumentā “Vienkāršāka un ātrāka Eiropa: paziņojums par īstenošanu un vienkāršošanu”<sup>8</sup>. Racionalizēts tiesiskais regulējums ar samazinātu administratīvo slogu tika minēts kā viens no šā jaunā konkurētspējas ceļveža pamatpīlāriem.

---

<sup>1</sup> Skaitļi balstīti uz *Eurostat FIGARO* datiem: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

<sup>2</sup> Dragi ziņojums par ES konkurētspēju [https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report\\_en](https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en).

<sup>3</sup> ACEA priekšlikums vienkāršotam tiesiskajam regulējumam <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

<sup>4</sup> ACEA politikas dokuments “*EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport*” (ES tiesiskais regulējums autotransporta dekarbonizācijai) <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

<sup>5</sup> Politikas pamatnostādnes 2024.–2029. gadam [https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029\\_lv](https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_lv).

<sup>6</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “ES Konkurētspējas kompass” (COM(2025) 30 final) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

<sup>7</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Tīras rūpniecības kurss – kopīgs konkurētspējas un dekarbonizācijas ceļvedis” (COM(2025) 85 final) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>.

<sup>8</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Vienkāršāka un ātrāka Eiropa: paziņojums par īstenošanu un vienkāršošanu” (COM(2025) 47 final) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:52025DC0047>.

Saskaņā ar šo vienkāršošanas darbu kārtību 2025. gada martā pieņemtajā Eiropas rūpniecības politikas rīcības plānā autobūves nozarei<sup>9</sup> ir norādīts, ka Komisija, apspriežoties ar ieinteresētajām personām, izstrādās regulējuma vienkāršošanas paketi autobūves nozarei, tā uzlabojot saskaņotību un konsekveni starp dažādām regulatīvajām prasībām. Turklāt tajā tika izziņots Komisijas nodoms atvēlēt, iesniedzot jaunu tiesību aktu priekšlikumus, nozarei pietiekamu sagatavošanās laiku, lai šīs jaunās normatīvās prasības attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem atspoguļotu ražojumu izstrādes procesā. Minētā vienkāršošanas darbu kārtība ir īpaši svarīga, ņemot vērā transportlīdzekļu izstrādes un arhitektūru, to skaitā programmatūras, MI modeļu, pieaugošo sarežģītību un arvien lielāko autonomiju.

Ievērojot iepriekš minētās apņemšanās, autobūves nozares *Omnibus* pakete vienkāršos un racionalizēs dažus noteikumus un procedūras turpmāk minētajos tiesību aktos, lai sasniegtu šādus konkrētus mērķus.

- Novērst regulatīvos šķēršļus vieglo komerciālo elektrotransportlīdzekļu ieviešanai

Vieglie komerciālie elektrotransportlīdzekļi ir smagāki to akumulatoru baterijas svara dēļ. Lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījumi kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kuru maksimālā pieļaujamā masa ir mazāka nekā 3,5 tonnas, uz tiem attiecas noteikumi par transportlīdzekļa vadīšanas laiku un atpūtas noteikumiem, kas prasa tahogrāfa uzstādīšanu un izmantošanu komerciālajos transportlīdzekļos, kuru maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 3,5 tonnas, kā arī prasība būt aprīkoti ar ātruma ierobežošanas ierīcēm. Minētās prasības šādus vieglos elektrotransportlīdzekļus, kuru masa pārsniedz 3,5 tonnas, ar tahogrāfa<sup>10</sup> un ātruma ierobežošanas ierīces uzstādīšanu un izmantošanu saistīto izmaksu dēļ padara mazāk pievilcīgus klientiem, no kuriem daudzi ir MVU un mikrouzņēmumi. Šāds papildu slogs kavē elektrisko autofurgonu ieviešanu salīdzinājumā ar līdzīgiem autofurgoniem ar iekšdedzes motoru, tāpēc transportlīdzekļu ražotājiem var būt arī lielākas grūtības sasniegt CO2 emisiju mērķrādītājus attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

Šis jautājums ir atzīts un ņemts vērā arī nesenajā ES Vadītāja apliecību direktīvas<sup>11</sup> pārskatīšanā, saskaņā ar kuru B kategorijas apliecība būs derīga divus gadus pēc tās pirmās izdošanas attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas.

**Regula (EK) Nr. 561/2006<sup>12</sup>:** šī regula satur noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic kravu autopārvadājumus, kā arī transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic pasažieru

<sup>9</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei” (COM(2025) 95 final) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

<sup>10</sup> Tahogrāfs ir ierīce, kas reģistrē transportlīdzekļa vadīšanas laiku, pārtraukumus un atpūtas laikposmus, kā arī cita darba laikposmus un transportlīdzekļu vadītāju, kuri veic kravu vai pasažieru autopārvadājumus, pieejamību.

<sup>11</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2025/2205 (2025. gada 22. oktobris) par vadītāja apliecībām, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1724 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/2561 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 383/2012 (OV L, 2025/2205, 5.11.2025., <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

<sup>12</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1.–14. lpp., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/lav>).

autopārvadājumus, nolūkā nodrošināt godīgu konkurenci starp autopārvadātājiem, uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un veicinātu ceļu satiksmes drošību. Galvenā ierīce, ko izmanto transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laika kontrolei, ir tahogrāfs. Tahogrāfa uzstādīšanu, konstrukciju un izmantošanu reglamentē Regula (ES) Nr. 165/2014<sup>13</sup>.

**Regula (EK) Nr. 2019/2144<sup>14</sup>:** šī regula, kas pazīstama arī kā Vispārīgās drošības regula (*GSR*), nosaka ES transportlīdzekļu drošības prasības transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai, arī tās, kas risina neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku, piemēram, gājēju un riteņbraucēju, specifiskos jautājumus. Tā ietver arī prasību N2 transportlīdzekļus<sup>15</sup> aprīkot ar ātruma ierobežošanas ierīcēm.

– Samazināt ar “Euro 7” emisiju testiem saistītās pielāgošanas izmaksas

“Euro 7” Regulas (ES) 2024/1257<sup>16</sup> 14. panta 7. punktā ir noteikts, ka piesārņotāju emisiju mērīšanas metodes atspoguļo Regulā (ES) 2017/1151<sup>17</sup> (t. i., “Euro 6”) noteiktās metodes. Tomēr, lai gan “Euro 6” regulā ir noteiktas konkrētas – ievērojami lielākas – emisiju robežvērtības laboratorijas testam zemā temperatūrā, “Euro 7” regulā īpašas emisiju robežvērtības minētajai konkrētajai testa procedūrai nav noteiktas. Prasība ievērot vispārīgās emisiju robežvērtības šādā laboratorijas testā zemā temperatūrā ir pretrunā 14. panta 7. punkta nolūkam un palielinātu regulatīvo slogu transportlīdzekļu ražotājiem, kā arī nacionālajām tipa apstiprinātājām iestādēm, nesniedzot nekādu labumu attiecībā uz vidisko sniegumu.

<sup>13</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1.–33. lpp., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/lav>).

<sup>14</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem 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 L 325, 16.12.2019., 1.–40. lpp., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/lav>).

<sup>15</sup> Saskaņā ar definīciju Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta ii) punktā: mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 12 tonnas.

<sup>16</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) 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 ilgzinātību (“Euro 7”) un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/lav>).

<sup>17</sup> Komisijas Regula (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komercāļajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L 175, 7.7.2017., 1.–643. lpp., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/lav>).

Turklāt “Euro 7” regulas V pielikumā ir noteikts, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas vajadzībām motoru testi jāveic katram transportlīdzekļa tipam. Šī prasība radīs nevajadzīgu administratīvo un regulatīvo slogu, jo palielinās testu skaitu, bet nesniegs papildu ieguvumus videi. Tas neatbilst likumdevēju nodomam pastiprināt emisiju robežvērtības lielas noslodzes transportlīdzekļiem, vienlaikus saglabājot “Euro 6” regulā noteiktās testēšanas metodes.

Visbeidzot, “Euro 7” regulā nav konkretizētas metodes, kā apstrādāt datus, kas saņemti no iebūvētām pārraudzības (*OBM*) sistēmām un iebūvētām degvielas un elektroenerģijas patēriņa pārraudzības (*OBFCM*) ierīcēm, kuras ir “Euro 7” transportlīdzekļos, un tas varētu izraisīt nesaskaņotas un neefektīvas pieejas, kas palielinātu izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un iestādēm.

**Regula (ES) 2024/1257:** šī regula, kas pazīstama arī kā “Euro 7” regula, attiecas uz transportlīdzekļu, motoru un saistīto sistēmu un sastāvdaļu tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgzturību. Ar to arī ievieš pasākumus iebūvētai emisiju, akumulatoru baterijas veiktspējas un emisiju veiktspējas pārraudzībai visā transportlīdzekļa darbībā.

- Uzlabot saskaņotību un izvairīties no tirgus sadrumstalotības (troksnis; transportlīdzekļu sadarbība ar uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu)

Regulā (ES) Nr. 540/2014<sup>18</sup> ir noteiktas obligātas trokšņa robežvērtības dažādām transportlīdzekļu kategorijām un elektrotransportlīdzekļu akustisko brīdināšanas sistēmu (*AVAS*) izstrādei. Tajā pašā laikā ES mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas regulā kā alternatīva ir atzīta atbilstība ANO noteikumiem par troksni un *AVAS*. Tā kā Regulā (ES) Nr. 540/2014 nav iekļauts mehānisms prasību atjaunināšanai saskaņā ar ANO noteikumu izmaiņām, tas ir radījis paralēlu noteikumu kopumu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma iegūšanai un iespējamās nepilnības un nekoncekvenci autobūves nozarei, nacionālajām tipa apstiprināšanas un tirgus uzraudzības iestādēm.

**Regula (ES) Nr. 540/2014:** Regulas (ES) Nr. 540/2014 mērķis ir samazināt galvenos mehānisko transportlīdzekļu radītā trokšņa avotus. Regulā ir noteiktas trokšņa robežvērtības dažādām transportlīdzekļu kategorijām, izklāstīti noteikumi par apzīmēšanu un patērētāju informēšanu, kā arī par transportlīdzekļu akustisko brīdināšanas sistēmu (*AVAS*) izstrādi elektrotransportlīdzekļiem.

Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu izplatība tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbība kļūst arvien būtiskāka. Saskaņota pieeja sadarbībai ES līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto

---

<sup>18</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 540/2014 (2014. gada 16. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni un rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmām, un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 70/157/EEK (OV L 158, 27.5.2014., 131.–195. lpp., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/lav>).

tīkla kodeksu (*DDC 2.0* – Regula (ES) 2016/1388<sup>19</sup> un *RfG 2.0* – Regula (ES) 2016/631<sup>20</sup>) īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu saskaņotās spējas un nodrošinātu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla (*V2G*) pakalpojumus, šiem transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Minēto iemeslu dēļ Regulā (ES) 2018/858 būtu jāiekļauj pilnvarojums Komisijai<sup>21</sup>.

**Regula (ES) 2018/858:** tā ir vispārīgs satvars, kurā izklāstīti ES mēroga noteikumi par tehniskajām prasībām un procedūrām, lai nodrošinātu, ka jauni mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipi atbilst ES apstiprinātām drošības un vides aizsardzības prasībām. Tās mērķis ir paaugstināt transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas kvalitātes līmeni un neatkarību.

– Paātrināt mazu elektrotransportlīdzekļu par pieņemamu cenu ieviešanu

Pašlaik Eiropas tirgū trūkst mazu elektrotransportlīdzekļu par pieņemamu cenu. A un B segmenti ir zaudējuši kopējo pārdošanas apjomu 1,6 miljonu apmērā salīdzinājumā ar 2019. gadu, un 2024. gadā 70 % no jaunu *BEV* pārdošanas apjoma bija lieli vieglie pasažieru automobiļi (E un F segments) un *SUV*<sup>22</sup>. Tas ir saistīts ar vispārēju transportlīdzekļu cenu pieauguma tendenci visā ES, tādējādi pakāpeniski liedzot piekļuvi individuālu transportlīdzekļu īpašumtiesībām daudzām vidusšķiras mājsaimniecībām. Tāpēc 2025. gada septembrī Komisijas priekšsēdētāja paziņoja par mazu, cenas ziņā pieejamu vieglo pasažieru automobiļu iniciatīvu, kuras mērķis ir stimulēt mazo elektrotransportlīdzekļu tirgu. Tam būs vajadzīgi mērķtiecīgi regulatīvi pasākumi. Komisija centīsies uz 10 gadiem iesaldēt jaunās prasības un ierosināt mērķtiecīgus stimulus transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju standartos maziem elektrotransportlīdzekļiem. Iniciatīva var arī radīt fiskālus (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālus stimulus (piemēram, rezervētas stāvvietas), kas attiecīgā gadījumā ir saderīgi ar valsts atbalsta noteikumiem. Šajā nolūkā mehānisko transportlīdzekļu jomas tiesību aktos ir jāpievieno maza vieglā pasažieru automobiļa definīcija, ko var izmantot mērķorientētiem pasākumiem ES tiesību aktos un dalībvalstīs. Tas nodrošinātu vienkāršošanu uzņēmumiem, tā stiprinot ekonomisko pamatojumu, lai Eiropā rentabli būvētu mazus vieglos pasažieru automobiļus par pieņemamu cenu un samazinātu cenu patērētājiem.

Šis priekšlikums ir tikai pirmais solis ceļā uz to, lai īstenotu Eiropas autobūves nozares vienkāršošanas programmu. Tas ietver tikai ierobežotu skaitu mērķtiecīgu, bet efektīvu vienkāršošanas pasākumu. Vienkāršošanas kontekstā ieinteresētās personas izvirzīja citus jautājumus par autobūves nozares tiesiskā regulējuma vienkāršošanu, kas nav aplūkoti šajā

<sup>19</sup> Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10.–54. lpp., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/lav>).

<sup>20</sup> Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1.–68. lpp., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

<sup>21</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

<sup>22</sup> Transportlīdzekļu “segmenti” ir neformālas izmēru klases, ko parasti izmanto Eiropas tirgū. A segments: mini vieglie pasažieru automobiļi (piemēram, ļoti mazi pilsētas vieglie pasažieru automobiļi). B segments: mazi vieglie pasažieru automobiļi/supermini. C segments: mazi vidējie/kompaktie vieglie pasažieru automobiļi. D segments: lieli vidējie/vidēji lieli vieglie pasažieru automobiļi. E segments: augstas klases vieglie pasažieru automobiļi. F segments: luksusa/augstākās klases transportlīdzekļi. Šīs kategorijas ir aprakstošas, nevis juridiski definētas klases.

*Omnibus* paketē, bet tiks ņemti vērā mehānisko transportlīdzekļu jomas tiesību aktu turpmākajā izstrādē un īstenošanā. Apspriežoties ar ieinteresētajām personām, Eiropas Autoražotāju asociācija (*ACEA*) minēja aptuveni 130 gaidāmos tiesību aktus, kas skar autobūves nozari<sup>23</sup>.

Tomēr šajā *ACEA* sarakstā ir iekļauti atjauninājumi gandrīz 70 ANO noteikumos, kas pašlaik nav obligāti ES tiesību aktos. No tiem Eiropas Komisija ir apzinājusi aptuveni 40 grozījumus spēkā esošajos ANO noteikumos vai jaunajos ANO noteikumos, kurus Komisija atliks vai nepieņems ES.

Turklāt vienkāršošanas programmas pamatā būs turpmāk norādītie vispārīgie principi.

#### Regulatīvo prasību grupēšana blokos

Nosakot obligātus piemērošanas datumus sekundārajos tiesību aktos, Komisija varētu grupēt jaunas normatīvās prasības attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem, ja vien likumdevējs tiesību aktā nav noteicis citu datumu. Varētu noteikt unikālu “autobūves nozares atbilstības nodrošināšanas datumu”, tādējādi atvieglojot uzņēmumiem normatīvās atbilstības nodrošināšanu.

Turklāt Komisija, ciktāl tas ir juridiski iespējams, nodrošinās, ka attiecībā uz tiesību aktiem, kas nav saistīti ar autobūvi, ir izveidots mehānisms, lai nodrošinātu, ka prasības autobūves nozarei stājas spēkā “autobūves nozares atbilstības nodrošināšanas datumā”.

#### Sagatavošanās laika sniegšana nozarei

Rūpniecības rīcības plānā ES autobūves nozarei Komisija ir apņēmusies, iesniedzot tiesību aktu priekšlikumus, dot nozarei pietiekamu sagatavošanās laiku, lai atspoguļotu šādas jaunas regulatīvās prasības ražošanu izstrādes procesā. Tas ir vispārīgs princips, un Komisija ir gatava to ievērot, taču to nevar pārvērst par juridisku prasību *Omnibus* aktā.

#### Jauno regulatīvo prasību tvērumi

Mehānisko transportlīdzekļu jomas tiesību aktos jauniem transportlīdzekļu tipiem un visiem jauniem transportlīdzekļiem (t. i., esošajiem transportlīdzekļu tipiem) vienmēr ir noteikts atšķirīgs piemērošanas datums, lai ņemtu vērā jaunizstrādes vajadzības. Dažos gadījumos, piemēram, eZvana regulā, prasības ir noteiktas tikai jauniem transportlīdzekļu tipiem. Lēmums nereglamentēt esošos transportlīdzekļu tipus ir jāpieņem katrā gadījumā atsevišķi, ņemot vērā esošo transportlīdzekļu tipu jaunizstrādes izmaksas, kas var būtiski ietekmēt mazus vieglos pasažieru automobiļus, kuri rada mazāku peļņu, un ieguvumus no jaunām regulatīvām prasībām.

#### Tipa apstiprināšanas satvara vienkāršošana

Ņemot vērā inovācijas pieaugošo ātrumu nozarē, īpaši automatizētas braukšanas tendences un programmatūras atjauninājumus, ir lietderīgi novērtēt vienkāršošanas potenciālu mehānisko

---

<sup>23</sup> *REACH* regula; Regula par vielu un maisījumu klasificēšanu, marķēšanu un iepakojumu; Regula par noturīgiem organiskajiem piesārņotājiem; Bateriju regula; Atjaunojamo energoresursu direktīva; Datu akts; Regula par fluorētām siltumnīcefekta gāzēm; Direktīva par bīstamu vielu izmantošanas ierobežošanu; Kritiski svarīgo izejvielu akts; Eiropas Ilgtspējīgu produktu regula; Radioiekārtu direktīva; Zemsprieguma direktīva; Elektromagnētiskās savietojamības direktīva; Pirotehnisko izstrādājumu direktīva; Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula; Mākslīgā intelekta akts; Tirgus uzraudzības regula; Spiedienekārtu direktīva; Spiedvertņu direktīva; Pārvietojamu spiediena iekārtu direktīva; Intelektisko transporta sistēmu direktīva; Tīkla savienotāju tīkla kodekss; Kibernoturības akts; Mašīnu regula; Direktīva par periodiskajām tehniskajām apskatēm.

transportlīdzekļu ES tipa apstiprināšanas satvarā. Regulējuma sarežģītība var būt šķērslis ES ražotājiem globālajā konkurencē ar ražotājiem no citām jurisdikcijām.

Komisija 2026. gadā izvērtēs mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas pamatregulu – Regulu (ES) 2018/858. Tas palīdzēs novērtēt iespējas mazināt testēšanas un ziņošanas izmaksas autobūves nozarē. Komisijas dienestu veiktajā sākotnējā analīzē ir konstatēts, ka ir iespējams samazināt laboratorisko testu skaitu tipa apstiprināšanas laikā, vairāk izmantojot virtuālu testēšanu un riska novērtēšanas praksi, lai novērtētu, kā *ex ante* testus var vislabāk apvienot ar pārraudzību ekspluatācijā (kā tas jau tiek piemērots “Euro 7” regulā, kur vieglākus *ex ante* testus papildina emisiju rādītāju pārraudzība transportlīdzeklī).

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

Priekšlikums ir daļa no pasākumu kopuma, kas attiecas uz Eiropas autobūves nozares konkurētspēju. Tā mērķis ir mazināt administratīvās un pielāgošanas izmaksas nozarēm, lai nodrošinātu labi funkcionējošu mehānisko transportlīdzekļu vienoto tirgu, vienlaikus saglabājot augstu drošības un vidiskā snieguma līmeni, kas noteikts tiesiskajā regulējumā.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šī iniciatīva palīdz vienkāršot autobūves nozares tiesisko regulējumu, kā paziņots **Eiropas rūpniecības politikas rīcības plānā autobūves nozarei**. Tā ir daļa no autobūves nozares tiesību aktu kopuma, ko papildina vieglo pasažieru automobiļu un autofurgonu CO<sub>2</sub> rādītāju pārskatīšana, uzņēmumu autoparku dekarbonizācija un akumulatoru bateriju ražošanas veicināšana, lai palielinātu ES autobūves nozares konkurētspēju pārejā uz bezemisiju mobilitāti.

Saskaņā ar rīcības plānu šī iniciatīva uzlabo saskaņotību un konsekveni starp dažādām regulatīvajām prasībām. Ar to tiek īstenoti vienkāršošanas programmas un vienotā tirgus stratēģijas mērķi autobūves nozarē. Vienkāršošanas pasākumi neietekmē politikas mērķus, kas ir attiecīgo regulu pamatā. Pasākumi veicina autobūves nozares dekarbonizāciju, jo tie likvidē regulatīvos šķēršļus vieglo komerciālo elektrotransportlīdzekļu ieviešanai atbilstoši vieglo pasažieru automobiļu un autofurgonu CO<sub>2</sub> emisiju rādītājiem. Vienkāršošanas pasākumi neietekmē transportlīdzekļu vidisko sniegumu un ir pilnībā saskaņoti ar vidiskajiem mērķiem mazināt mehānisko transportlīdzekļu radīto gaisa piesārņojumu un apkārtējo troksni. Vienkāršošanas pasākumi nemazina transportlīdzekļu drošības rādītājus un ir pilnībā saskaņoti ar ES ceļu satiksmes drošības politiku.

Turklāt Digitālajā *Omnibus*<sup>24</sup> paketē ir iekļauti tehniski grozījumi digitālās jomas tiesību aktos, kas saistīti ar autobūves nozari, ieskaitot, bet ne tikai, attiecināšanu uz augsta riska MI noteikumiem, īpašas kategorijas personas datu atlikušo apstrādi MI apmācībai, testēšanai un darbībai un ES datu tiesību aktu noteikumu konsolidēšanu.

---

<sup>24</sup> Priekšlikums. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar ko attiecībā uz digitālā tiesiskā regulējuma vienkāršošanu groza Regulas (ES) 2016/679, (ES) 2018/1724, (ES) 2018/1725, (ES) 2023/2854 un Direktīvas 2002/58/EK, (ES) 2022/2555 un (ES) 2022/2557 un atceļ Regulas (ES) 2018/1807, (ES) 2019/1150, (ES) 2022/868 un Direktīvu (ES) 2019/1024 (digitālā *Omnibus* pakete) (COM(2025) 837 final, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

## 2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šā priekšlikuma pamatā ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. un 114. pants, kurš kalpoja par sākotnējo juridisko pamatu to nozaru satvaru pieņemšanai, kurus šis priekšlikums tiecas grozīt.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Grozāmās regulas ir ES tiesību akti. Tāpēc grozījumi šajās regulās ir jāizdara ES līmenī.

- **Proporcionalitāte**

Iniciatīva nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu vienkāršošanas un sloga mazināšanas mērķus, nepazeminot cilvēku veselības un vides aizsardzības līmeni.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Ar šo priekšlikumu groza regulas, kas pieņemtas saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, un tāpēc minēto regulu grozījumi ir jāpieņem ar regulu saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru.

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

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

Nav attiecināms.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Saistībā ar stratēģisko dialogu par Eiropas autobūves nozares nākotni 2025. gada janvārī un sabiedrisko apspriešanu par Eiropas autobūves nozares nākotni<sup>25</sup> nozares līderi norādīja uz nepieciešamību vienkāršot tiesisko regulējumu. Pēc tam Komisija noskaidroja nozares un citu ieinteresēto personu viedokļus dažādās divpusējās viedokļu apmaiņās, izmantojot rakstiskas ieinteresēto personu atsauksmes, kurās ietverti regulējuma vienkāršošanas priekšlikumi, kā arī tiekoties ar Mehānisko transportlīdzekļu darba grupu<sup>26</sup>. Ieinteresēto personu viedokļos tika pausti dažādi ierosinājumi, kā vienkāršot vai precizēt dažus autobūves nozares tiesību aktu noteikumus un novērst no šiem noteikumiem izrietošo nevajadzīgo administratīvo slogu.

Eiropas Komisija 2025. gada 14. oktobrī sāka mērķorientētu apspriešanos ar ieinteresētajām personām tiešsaistes aptaujas veidā, lai apkopotu atsauksmes par spēkā esošo autobūves nozares noteikumu grozījumu provizorisko sarakstu. Šī aptauja tika izsūtīta vairāk nekā 130 ieinteresētajām personām (68 atbildes) no autobūves nozares, tai skaitā transportlīdzekļu ražotājiem, automobiļu sastāvdaļu ražotājiem, nozares apvienībām, NVO, autoparku operatoriem, nacionālajām tipa apstiprinātājām iestādēm, tirgus uzraudzības iestādēm un citām attiecīgām valstu iestādēm. Ieinteresētās personas tika aicinātas paust viedokli par grozījumu provizorisko sarakstu, t. i. norādīt, vai tās sagaida, ka pasākumiem būs pozitīva, neitrāla vai negatīva ekonomiskā, sociālā vai vidiskā ietekme un ietekme uz regulatīvo slogu. Turklāt Komisija no ieinteresētajām personām saņēma vairākus nostājas dokumentus, kuros

---

<sup>25</sup> Sabiedriskā apspriešana par Eiropas autobūves nozares nākotni [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry\\_lv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry_lv).

<sup>26</sup> Komisijas ekspertu grupa ar dalībvalstu pārstāvjiem un plašu ieinteresēto personu loku no autobūves nozares un pilsoniskās sabiedrības.

sniegti papildu ierosinājumi, dati un izmaksu aplēses, kas ir ņemti vērā, sagatavojot šo priekšlikumu.

Visās ieinteresēto personu grupās tika pausts spēcīgs atbalsts ierosinātajiem pasākumiem.

- **Ietekmes novērtējums**

Ņemot vērā nepieciešamību steidzami iesniegt priekšlikumu konstatēto problēmu risināšanai, lai samazinātu administratīvo slogu uzņēmumiem un iestādēm, ietekmes novērtējumu nebija iespējams sagatavot.

Tomēr, ievērojot labāka regulējuma principus, šim priekšlikumam ir pievienots Komisijas dienestu darba dokuments, kurā ietverta ierosināto pasākumu ietekmes analīze, pamatojoties uz esošajiem datiem un informāciju, kas apkopota mērķorientētās apspriešanās ar ieinteresētajām personām laikā, kā arī no ieinteresēto personu iesniegtajiem rakstiskajiem komentāriem.

Pamatojoties uz pieejamo informāciju, sagaidāms, ka grozījumi radītu ievērojamus ikgadējus izmaksu ietaupījumus 706 miljonu EUR apmērā autobūves nozarei, arī MVU, iedzīvotājiem un valstu pārvaldes iestādēm.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šis priekšlikums ir daļa no Eiropas Komisijas apņemšanās atvieglot regulatīvo slogu iedzīvotājiem, uzņēmumiem un pārvaldes iestādēm ES, lai veicinātu ES labklājību un noturību. Tāpēc priekšlikuma mērķis ir vienkāršot ar autobūvi saistīto tiesību aktu noteikumus, tā samazinot nevajadzīgu slogu un izmaksas uzņēmumiem un iestādēm, vienlaikus nepazeminot vides aizsardzības un transportlīdzekļu drošības līmeni.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā ir ievērotas pamattiesības, kas nostiprinātas Eiropas Savienības Pamattiesību hartā<sup>27</sup>, un ir ievēroti tajā atzītie principi. Administratīvā sloga samazināšanai uzņēmumiem būtu jārada sabiedriski ieguvumi labklājības radīšanas, nodarbinātības un inovācijas ziņā. Tajā pašā laikā priekšlikuma mērķis ir nodrošināt augstu vides aizsardzības un transportlīdzekļu drošības līmeni.

#### 4. IETEKME UZ BUDŽETU

Šī iniciatīva neradīs Komisijai nekādas papildu izmaksas.

#### 5. CITI ELEMENTI

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

Komisija pārraudzīs jauno noteikumu īstenošanu un piemērošanu, kā arī atbilstību tiem. Turklāt tiek regulāri izvērtēta to regulu efektivitāte, lietderība mērķu sasniegšanā, atbilstība, saskaņotība un pievienotā vērtība saskaņā ar labāka regulējuma principiem, kurās tiks izdarīti grozījumi ar šo priekšlikumu. Šim priekšlikumam nav nepieciešams īstenošanas plāns.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Ierosinātie grozījumi **Regulā (EK) Nr. 561/2006**: pirmais ierosinātais grozījums ir ļaut dalībvalstīm atbrīvot N2 kategorijas<sup>28</sup> e-autofurgonus, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz

<sup>27</sup> OV C 326, 26.10.2012., 391. lpp., ELI: [http://data.europa.eu/eli/treaty/char\\_2012/oj](http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj).

<sup>28</sup> Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta ii) punktu N2 kategorijas transportlīdzekļi ir: mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 12 tonnas.

3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas un kurus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumiem, no pienākuma uzstādīt viedos tahogrāfus, lai tos nostādītu līdzvērtīgā stāvoklī ar fosilās degvielas ekvivalentu – N1 kategorijas dīzeļmotora autofurģoniem<sup>29</sup>.

Ierosinātā pasākuma galvenā sagaidāmā ietekme ir mazākas izmaksas uzņēmumiem, īpaši MVU, kas ir šādu autofurģonu primārie lietotāji/pircēji un kam vairs nebūs jāuzstāda viedie tahogrāfi dotā veida e-autofurģoniem. Turklāt tahogrāfa demontāža samazinās arī administratīvo slogu/izmaksas uzņēmumiem/autovadītājiem, kuriem vairs nebūs jālejupielādē tahogrāfa dati (2–4 stundas mēnesī). Turklāt vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšana N1 kategorijas dīzeļmotora autofurģoniem un N2 kategorijas e-autofurģoniem, samazinot e-autofurģonu cenas, palīdzēs stimulēt šādu e-autofurģonu ieviešanu.

Noteikumi par transportlīdzekļa vadīšanas laiku un atpūtas laiku, kā arī par tahogrāfa uzstādīšanu un izmantošanu attiecas arī uz dzīvojamiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem vai dzīvojamo mehānisko transportlīdzekļu sastāviem, kuru masa pārsniedz 7,5 tonnas.

Lietā C-666/21 Eiropas Savienības Tiesā (EST)<sup>30</sup> kāds iedzīvotājs apgalvoja, ka Regulas (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 nav paredzētas nekomerciāliem lietotājiem un ka šādi transportlīdzekļi nebūtu jāuzskata par komerciāliem transportlīdzekļiem. Tomēr Tiesa nolēma, ka šādus noteikumus varētu piemērot nekomerciāliem lietotājiem, kuru transportlīdzekļu masa pārsniedz 7,5 tonnas. Konkrēti, Tiesa lēma, ka “jēdziens “kravas autopārvadājums” (...) ietver autopārvadājumu, kas veikts ar transportlīdzekli, kura maksimālā pieļaujamā masa grozītās Regulas Nr. 561/2006 4. panta m) punkta izpratnē pārsniedz 7,5 tonnas, tostarp, ja tas ir aprīkots ne vien kā pagaidu dzīvojamā telpa privātai lietošanai, bet arī kā telpa nekomerciālu kravu pārvadājumiem, un šajā ziņā nav nozīmes šī transportlīdzekļa kravesībai un kategorijai, kurā tas ir reģistrēts valsts ceļu satiksmes reģistrā.”.

Lai precizētu tiesisko regulējumu, kas attiecas uz konkrēto gadījumu saistībā ar dzīvojamiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 7,5 tonnas un kurus izmanto privātiem mērķiem, un lai nodrošinātu juridisko skaidrību šādu transportlīdzekļu ražotājiem un pircējiem, otrs ierosinātais grozījums ietver jauna s) punkta pievienošanu Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. pantam, kas ļaus dalībvalstīm atbrīvot dzīvojamos mehāniskos transportlīdzekļus no transportlīdzekļa vadīšanas laika un atpūtas laikposmu, un tahogrāfu noteikumiem. Turklāt plānotais atbrīvojums no pienākuma uzstādīt tahogrāfu šajos transportlīdzekļos samazinās izmaksas un palielinās pārliecību autovadītājiem, kuri izmanto dzīvojamos mehāniskos transportlīdzekļus tūrismam.

Ierosinātie grozījumi **Regulā (EK) Nr. 2019/2144**: grozījums ierosināts, lai atbrīvotu N2 kategorijas e-autofurģonus, kuru maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 3,5 tonnas un nepārsniedz 4,25 tonnas, no pienākuma būt aprīkoti ar ātruma ierobežošanas ierīcēm, tādējādi nostādīt tos līdzvērtīgā stāvoklī ar fosilā kurināmā ekvivalentu – N1 dīzeļmotora furģoniem.

Ierosinātā pasākuma galvenā sagaidāmā ietekme ir mazākas izmaksas uzņēmumiem, īpaši MVU, kas ir šādu autofurģonu primārie lietotāji/pircēji. Izmaksu ietaupījums radīsies ne tikai no izmaksām, kuras nebūs radušās saistībā ar ātruma ierobežošanas ierīces uzstādīšanu, bet arī no lielākas darbības elastības, kas izriet no iespējas vadīt šos transportlīdzekļus ar nedaudz

<sup>29</sup> Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktu N1 kategorijas transportlīdzekļi ir: mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas.

<sup>30</sup> Spriedums, 2.3.2023., *Åklagarmyndigheten*, Lieta C-666/21, EU:C:2023:149.

lielāku ātrumu, braucot pa automaģistrāli. Turklāt vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšana N1 dīzeļmotora autofurģoniem un N2 e-autofurģoniem, samazinot e-autofurģonu cenas, palīdzēs stimulēt šādu e-autofurģonu ieviešanu. Visbeidzot, ir svarīgi uzsvērt, ka nav sagaidāms, ka šis atbrīvojums negatīvi ietekmēs attiecīgo transportlīdzekļu vidiskos vai drošības rādītājus. Ierosinātie grozījumi **Regulā (EK) Nr. 2024/1257**: temperatūras apstākļi V pielikuma 1. un 2. tabulā minētajā “zemas temperatūras laboratoriskajā testā emisijām” ir ietverti tajās pašās tabulās minētajā “gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot testēšanu uz ceļa (RDE)”. Uz emisiju atbilstības pierādīšanu zemas temperatūras apstākļos (−7 °C) attiecas prasība ievērot emisiju reālos braukšanas apstākļos (RDE) prasības (no −7 °C līdz 38 °C), un tāpēc tiek uzskatīts par pamatotu atcelt speciālo zemas temperatūras laboratorisko (6. tipa) testu.

Ierosinātā pasākuma sagaidāmā ietekme galvenokārt ir vērsta uz to, lai saglabātu likumdevēju nodomu saglabāt “Euro 6” noteikumus saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1257 14. panta 7. punktu, samazinot regulatīvo slogu, taču neradot atbilstības izaicinājumus, un nodrošinot juridisko noteiktību.

Vēl viens ierosinātais pasākums satur atsauci uz “transportlīdzekļu kategorijām”, nevis “transportlīdzekļu tipiem” attiecībā uz “Euro 7” motoru (atsevišķu tehnisko vienību) tipa apstiprināšanu tipa apstiprināšanas nolūkā atsaukties uz , proti: “Nepieciešami pierādīšanas testi visām degvielām, attiecībā uz kurām katram transportlīdzekļa tipam kategorijai piešķirts tipa apstiprinājums, un atbilstības deklarācija visām degvielām, visām lietderīgajām slodzēm un visām piemērojamām transportlīdzekļu kategorijām attiecīgi Regulas (ES) 2024/1257 V pielikuma 3., 4., 7. un 8. tabulā”.

Sagaidāms, ka ierosinātais pasākums būtiski samazinās regulatīvo slogu – gan administratīvo, gan testēšanas –, vienlaikus neapdraudot vides standartus. Tas novērš dažādu transportlīdzekļa tipu tādu motoru atkārtotu testēšanu, kuros izmanto identisku tehnoloģiju, un samazina izmaksas, kas saistītas ar vairākiem tipa apstiprinājumiem un testēšanas procesiem. Tas veicina tirgus stabilitāti un, iespējams, var mazināt transportlīdzekļu cenas, kas nāks par labu pārvadātājiem un patērētājiem.

Ar citu ierosināto pasākumu tiks precizēts, ka Komisija ir pilnvarota izstrādāt pasākumus, lai nodrošinātu, ka iebūvētās pārraudzības (OBM) un iebūvētās degvielas patēriņa pārraudzības (OBFCM) dati tiek saņemti, apkopoti, apstrādāti un glabāti efektīvi un harmonizētā veidā, lai pārraudzītu “Euro 7” transportlīdzekļu tipu veiktspēju reālos apstākļos.

Harmonizēta ES līmeņa OBM/OBFCM datu infrastruktūra varētu radīt būtiskus izmaksu ietaupījumus salīdzinājumā ar situāciju, kad katra dalībvalsts izstrādā un uztur savas sistēmas. Ietaupījumi rodas no apjomradītiem ietaupījumiem, mazākas dublēšanās un harmonizētiem atbilstības procesiem. Tā vietā, lai mijiedarbotos ar vairākām nacionālajām sistēmām, transportlīdzekļu ražotāji varēs vienu reizi nosūtīt standartizētus datus, tā mazinot programmatūras integrācijas un sertifikācijas izmaksas.

Tā kā **Regula (EK) Nr. 540/2014**<sup>31</sup> ir novecojusi, tiek ierosināts šo regulu atcelt no 2027. gada 1. jūlija. Turklāt saskaņā ar Regulas 540/2014 14. pantu Padomes Direktīvu 70/157/EEK<sup>31</sup> atceļ no 2027. gada 1. jūlija. Lai izvairītos no jebkādas iespējamās juridiskās nenoteiktības, šajā priekšlikumā ir apstiprināta atcelšana ar to pašu spēkā stāšanās datumu.

<sup>31</sup> Padomes Direktīva 70/157/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņu līmeni un izplūdes gāzu sistēmu (OV L 42, 23.2.1970., 16.–20. lpp., <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/lav>).

Lai aizstātu atsauci uz atcelto regulu, tiek ierosināts **Regulas (ES) 2018/858** II pielikuma grozījums, kurā ir atsauce uz Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) noteikumiem par troksni: Noteikumi Nr. 51<sup>32</sup> par M un N kategorijas transportlīdzekļu troksni; Noteikumi Nr. 59<sup>33</sup> par maiņas klusināšanas sistēmām un Noteikumi Nr. 138<sup>34</sup> par klusiem autotransporta līdzekļiem vai *AVAS*.

Ierosinātie grozījumi, kuru nolūks ir atsaukties uz ANO noteikumiem, radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus ES vieglo pasažieru automobiļu ražotājiem, kad tie pārdod savus vieglos pasažieru automobiļus visā pasaulē, novēršot to, ka tiem ir jāievēro divi noteikumu kopumi par troksni. Ierosinātās izmaiņas novērstu arī visas iespējamās nepilnības un radītu vienkāršāku/konsekventāku satvaru autobūves nozarei, tipa apstiprinātājām iestādēm un tirgus uzraudzības iestādēm. Turklāt sabiedrība un vide gūtu labumu no paplašinātā tvēruma, ar ko tiek ierobežots troksnis, ko rada atpakaļaidedze, skaņas imitatori un skaņas pastiprināšanas sistēmas. Ir ierosināti pārejas noteikumi, lai nodrošinātu vienmērīgu nozares pāreju uz grozīto tiesisko regulējumu.

Ierosinātie grozījumi **Regulā (ES) 2018/858**: pirmais ierosinātais pasākums, ar ko groza šo regulu, ir jauna 2.4. punkta, kurā definēta mazo elektrotransportlīdzekļu apakškategorija, iekļaušana Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 2. punktā.

Ierosinātais grozījums ļaus ES tiesību aktos orientēt regulatīvos pasākumus uz šo konkrēto apakškategoriju, lai stimulētu mazo elektrotransportlīdzekļu ražošanu un ieviešanu. Piemēram, lemjot par turpmāko mehānisko transportlīdzekļu noteikumu piemērošanas datumiem, Komisija ņems vērā proporcionāli lielāku ietekmi uz izstrādes izmaksām, kāda jaunajām prasībām var būt attiecībā uz maziem elektrotransportlīdzekļiem salīdzinājumā ar smagākiem un dārgākiem transportlīdzekļiem. Turklāt tiek ieviests mērķtiecīgs stimulu mehānisms [pievienot atsauci uz CO2 emisiju pārskatīšanas priekšlikumu] transportlīdzekļu CO2 emisiju standartu kontekstā superkredīta formā. Tas ļaus transportlīdzekļu ražotājiem gūt labumu no mazo elektrotransportlīdzekļu pienesuma autoparka CO2 emisiju kopējā mērķrādītāja sasniegšanā, tādējādi radot spēcīgu stimulu transportlīdzekļu ražotājiem ražot un komercializēt lielākus mazo elektrotransportlīdzekļu apjomus. Turklāt, kā paziņots Rūpniecības rīcības plānā ES autobūves nozarei, Komisijai ir jāizdod Komisijas ieteikums ar stimulu shēmu opcijām, kas attiecīgā gadījumā atbilstoši valsts atbalsta noteikumiem ir izrādījušās efektīvas bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanas veicināšanā. Komisijas ieteikums varētu nākt par labu visiem elektrotransportlīdzekļiem, arī mazajiem elektrotransportlīdzekļiem, kas definēti jaunajā apakškategorijā.

<sup>32</sup> Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komitejas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 51 – Vienoti noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu ar vismaz četriem riteņiem apstiprināšanu attiecībā uz to skaņas emisijām (OV L 138, 4.6.2018., 1.–69. lpp., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/lav#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

<sup>33</sup> Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 59 – Vienoti noteikumi par maiņas klusināšanas sistēmu apstiprināšanu (OV L, 2025/844, 30.4.2025., <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

<sup>34</sup> Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 138 – Vienoti noteikumi par kļu autotransporta līdzekļu apstiprinājumu attiecībā uz to mazāku dzirdamību (OV L 9, 13.1.2017., 33.–63. lpp., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/lav>).

Sagaidāmie ieguvumi no šā grozījuma ES iedzīvotājiem būtu jāuztver kā lielākas priekšrocības, iegādājoties vai turot īpašumā mazu elektrotransportlīdzekli, taču tas ir atkarīgs no šīs politikas īstenošanas valsts līmenī.

Ar vēl vienu ierosināto grozījumu Regulā (ES) 2018/858 5. pantā tiek ieviests jauns 4. punkts.

Ar šo pasākumu Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, kuru mērķis ir noteikt tehniskās prasības pilnībā elektriskiem transportlīdzekļiem (*PEV*) un hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem ar ārēju uzlādi (*OVC-HEV*) attiecībā uz šo transportlīdzekļu sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.

Lai gan elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un mijiedarbību starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu arvien vairāk reglamentē ar nozari nesaistīti tiesību akti (*DDC 2.0* – Regula (ES) 2016/1388 un *RfG 2.0* – Regula (ES) 2016/631), harmonizētai pieejai ar transportlīdzekļiem saistītām tehniskajām prasībām šajā jomā ir izšķiroša nozīme, lai izvairītos no sadrumstalotības un nevajadzīga administratīvā sloga un izmaksām.

Nākotnē vienota pieeja sadarbībai būs būtiska, lai paātrinātu tādu jaunu pakalpojumu attīstību kā transportlīdzekļa-tīkla (*V2G*) spējas. Šie pakalpojumi var atbalstīt elektrotīkla stabilitāti, izlīdzināt maksimumslodzi, mazināt elektroenerģijas izmaksas *EV* īpašniekiem un veicināt plašāku atjaunīgās enerģijas izmantošanu.

## Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,**

**ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006, (ES) 2018/858, (ES) 2019/2144 un (ES) 2024/1257 groza attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu tehnisko prasību un testēšanas procedūru vienkāršošanu un atceļ Padomes Direktīvu 70/157/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 540/2014**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. un 114. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>35</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>36</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Dragi 2024. gada ziņojumā par Eiropas konkurētspēju<sup>37</sup> uzsvērts, ka noteikumu skaits un sarežģītība var ierobežot Savienības uzņēmumu manevrēšanas iespējas un liegt tiem saglabāt konkurētspēju. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006<sup>38</sup>, (ES) 2018/858<sup>39</sup>, (ES) 2019/2144<sup>40</sup> un (ES) 2024/1257<sup>41</sup> detalizēta

<sup>35</sup> OV C , , lpp.

<sup>36</sup> OV C , , lpp.

<sup>37</sup> [https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report\\_en](https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en).

<sup>38</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

<sup>39</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

<sup>40</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem 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 L 325, 16.12.2019., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>41</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un

analīze arī norādīja uz pārmērīgu administratīvo slogu un izmaksām, kas saistītas ar tajās noteiktajām prasībām. Pamatojoties uz minētajiem konstatējumiem, ir lietderīgi vienkāršot dažus pienākumus, kas ražotājiem un kompetentajām iestādēm noteikti ar autobūvi saistītajos tiesību aktos, un samazināt nevajadzīgu slogu un izmaksas uzņēmumiem un iestādēm, vienlaikus neapdraudot vides aizsardzību un transportlīdzekļu drošības rādītājus.

- (2) Rūpniecības rīcības plānā ES autobūves nozarei<sup>42</sup> tika aicināts izstrādāt regulējuma vienkāršošanas paketi autobūves nozarei, uzlabojot saskaņotību un konsekveci starp dažādām regulatīvajām prasībām.
- (3) LESD 114. pants ir atbilstošs juridiskais pamats, lai pieņemtu pasākumus, kas nepieciešami iekšējā tirgus izveidei un darbībai. Papildus LESD 114. pantam šai regulai vajadzētu būt specifiskam papildu pamatam, lai aptvertu grozījumus Regulā (EK) Nr. 561/2006, kuras pamatā ir LESD 91. pants.
- (4) Lai gan šī regula ir pieņemta iekšējā tirgus izveides un darbības nodrošināšanai, mehānisko transportlīdzekļu tehnisko prasību, testēšanas procedūru un tipa apstiprināšanas noteikumu vienkāršošana un racionalizēšana atbalsta arī Savienības plašāko mērķi veicināt kandidātvalstu pakāpenisku integrāciju Savienības tirgū. Veicinot regulējuma konvergenci, saskaņotību ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) noteikumiem un Savienības *acquis* saskaņotu īstenošanu, šī regula palīdz mazināt tehniskos šķēršļus tirdzniecībai, stiprināt integrētas Eiropas autobūves vērtības ķēdes un uzlabot Eiropas autobūves ekosistēmas noturību un konkurētspēju, neskarot Savienības tiesību aktu vai lēmumu pieņemšanas autonomiju.
- (5) Lai uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, ceļu satiksmes drošību un godīgu konkurenci, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014<sup>43</sup> ir noteikts, ka kravas transportlīdzekļos, kuru masa pārsniedz 3,5 tonnas, ir jāuzstāda tahogrāfs. Tomēr Regulas (ES) Nr. 165/2014 3. panta 2. punkts ļauj dalībvalstīm atbrīvot no minētās prasības transportlīdzekļus, kas minēti Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. un 3. punktā.
- (6) Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 noteiktās prasības, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst minēto regulu tvērumā. Regulā (EK) Nr. 561/2006 un Regulā (ES) Nr. 165/2014 noteikto prasību ievērošana

---

atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību (“Euro 7”) un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>42</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei” (COM(2025) 95 final).

<sup>43</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

prasa ievērojamas pūles no transportlīdzekļu operatoriem un vadītājiem un palēnina vieglo komerciālo akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugumu.

- (7) Lai samazinātu nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un operatoriem, no kuriem daudzi ir mazie un vidējie uzņēmumi, būtu jāatceļ prasība uzstādīt tahogrāfus vieglajiem komerciālajiem akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka nekā 4,25 tonnas.
- (8) Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemst, vai izmantot minēto izņēmumu, atbrīvojumam būtu jāattiecas tikai uz vieglajiem komerciālajiem elektrotransportlīdzekļiem, kurus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumos.
- (9) Lai samazinātu slogu, ko tahogrāfa uzstādīšana un izmantošana rada neprofesionāliem autovadītājiem, kuri nekomerciālos nolūkos vada lielus dzīvojamos mehāniskos transportlīdzekļus, un ietekmi, kāda tam var būt uz pieprasījumu pēc šādiem transportlīdzekļiem, valstu iestādēm vajadzētu būt iespējai atbrīvot šādus transportlīdzekļus un darbības no transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laika noteikumiem un tahogrāfa izmantošanas, ar noteikumu, ka netiek apdraudēti minētās regulas 1. pantā minētie mērķi.
- (10) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 atļauj mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu attiecībā uz skaņas līmeņa un transportlīdzekļa akustiskās brīdināšanas sistēmām vai nu atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 540/2014<sup>44</sup>, vai ANO noteikumiem, to skaitā ANO EEK Noteikumiem Nr. 138<sup>45</sup>, Nr. 51<sup>46</sup> un Nr. 59<sup>47</sup>. Minētā paralēlā sistēma var izraisīt tirgus sadrumstalotību. Turklāt Regula (ES) Nr. 540/2014 ir novecojusi, jo tajā nav veikti atjauninājumi, salīdzinājumā ar trim iepriekš minētajiem ANO EEK noteikumiem. Lai nodrošinātu saskaņotu satvaru un pilnīgu saskaņotību ar ANO noteikumiem, Regula (ES) Nr. 540/2014 būtu jāatceļ un Regulas (ES) 2018/858 II pielikums būtu jāgroza, lai pieļautu atbilstību tikai piemērojamajiem ANO noteikumiem.
- (11) Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbība kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbībai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par

---

<sup>44</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 540/2014 (2014. gada 16. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni un rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmām, un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 70/157/EEK (OV L 158, 27.5.2014., 131. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

<sup>45</sup> Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 138 – Vienoti noteikumi par klusu autotransporta līdzekļu apstiprinājumu attiecībā uz to mazāku dzirdamību [2017/71] (OV L 9, 13.1.2017., 33. lpp., ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

<sup>46</sup> Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komitejas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 51 – Vienoti noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu ar vismaz četriem riteņiem apstiprināšanu attiecībā uz to skaņas emisijām [2018/798] (OV L 138, 4.6.2018., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

<sup>47</sup> Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 59 – Vienoti noteikumi par maiņas klusināšanas sistēmu apstiprināšanu [2025/844] (OV L, 2025/844, 30.4.2025., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388<sup>48</sup>, un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631<sup>49</sup> īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Tāpēc, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu jāiekļauj pilnvarojums Komisijai noteikt tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (*PEV*) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (*OVC-HEV*) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām.

- (12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu *premium* modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, elektrotransportlīdzekļus nepieciešams padarīt cenas ziņā pieejamākus. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (ilgāks pārejas periods jaunām prasībām, mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā. Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza elektrotransportlīdzekļa juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju.
- (13) Lemjot par piemērošanas datumiem turpmākām mehānisko transportlīdzekļu prasībām, kas ietekmē šo jauno mazo elektrotransportlīdzekļu apakškategoriju, būtu jāņem vērā proporcionāli lielāka ietekme uz izstrādes izmaksām, ko šiem transportlīdzekļiem var radīt jaunās prasības, salīdzinājumā ar smagākiem un dārgākiem transportlīdzekļiem.
- (14) Kā paziņots Rūpniecības rīcības plānā ES autobūves nozarei, Komisijai ir jāizdod Komisijas ieteikums ar stimulu shēmu opcijām, kas ir izrādījušās efektīvas bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanas veicināšanā un atbilst konkurences noteikumiem. Ieteikumi dalībvalstīm par fiskāliem (t. i., iegādes subsīdijas, atbrīvojumi no nodokļiem, atbrīvojums no ceļa lietošanas maksas) un nefiskāliem (t. i., uz lielumu balstīta stāvvietu izmantošanas tiesību piešķiršana, īpaša uzlādes infrastruktūra utt.) pasākumiem varētu būt balstīti arī uz jauno mazu elektrotransportlīdzekļu apakškategoriju.
- (15) Padomes Direktīvas 92/6/EEK<sup>50</sup> par ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos 3. panta 1. punktā ir noteikts, ka ātruma ierobežošanas ierīces jāuzstāda un jāizmanto N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļos. Saskaņā ar šo pantu šādus transportlīdzekļus var izmantot uz ceļiem tikai tad, ja tie ir aprīkoti ar ātruma ierobežošanas ierīci. Uzstādīšanas prasība

<sup>48</sup> Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

<sup>49</sup> Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

<sup>50</sup> Padomes Direktīva 92/6/EEK (1992. gada 10. februāris) par ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos Kopienā (OV L 57, 2.3.1992., 7. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas tiesību aktos ir integrēta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/2144.

- (16) Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas prasība būt aprīkoti ar ātruma ierobežošanas ierīcēm, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst Regulas (ES) 2019/2144 tvērumā. Minētā prasība rada nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un uzņēmumiem, kas iegādājas šādus transportlīdzekļus, tādējādi palēninot bezemisiju vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita pieaugumu. Tāpēc ir lietderīgi N2 kategorijas bezemisiju transportlīdzekļus ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 3,5 līdz 4,25 tonnām atbrīvot no prasības būt aprīkoti ar ātruma ierobežošanas ierīcēm.
- (17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un *PN* testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos ( $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$ ) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no  $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$  līdz  $38\text{ }^{\circ}\text{C}$ ) prasības izpildē. Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi atcelt minēto prasību par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu, jo šāda atcelšana neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos.
- (18) Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā ir noteikts, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu motoru testēšanai pierādīšanas testus veic visām piemērojamajām degvielām katrā transportlīdzekļa tipā. Lai būtiski samazinātu ar šiem testiem saistītās administratīvās izmaksas, neapdraudot vides standartus, ir lietderīgi minētā V pielikuma 1., 2., 3., 4., 7. un 8. tabulā ieviest testēšanas prasības transportlīdzekļu kategoriju līmenī.
- (19) Ar Regulu (ES) 2024/1257 tiek ieviestas iebūvētas pārraudzības (*OBM*) sistēmas un iebūvētas degvielas un elektroenerģijas patēriņa pārraudzības (*OBFCM*) ierīces, kuru mērķis ir atvieglot atbilstības pārbaudes reāllaikā, harmonizācijas centienus, aprites cikla uzraudzību, mazināt testēšanas izdevumus un racionalizēt izpildes panākšanas pasākumus. Lai efektīvi saņemtu, apstrādātu un glabātu *OBM* un *OBFCM* datus, nepieciešams precizēt, ka Komisijas pilnvaras pieņemt īstenošanas pasākumus aptver arī tādu metožu un prasību pieņemšanu, kas nepieciešamas transportlīdzekļu tipu atbilstības pārraudzībai.
- (20) Lai nodrošinātu juridisko skaidrību pēc Regulas (ES) Nr. 540/2014 atcelšanas, kurā bija noteikums par Padomes Regulas 70/157/EEK<sup>51</sup> atcelšanu, šajā regulā nepieciešama Padomes Direktīvas 70/157/EEK atcelšanas noteikšana. Lai transportlīdzekļu ražotājiem dotu pietiekami daudz laika ražošanas procesu pielāgošanai, ir lietderīgi noteikt pārejas periodu, kura laikā transportlīdzekļus joprojām varētu apstiprināt saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 540/2014,

---

<sup>51</sup> Padomes Direktīva 70/157/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņu līmeni un izplūdes gāzu sistēmu (OV L 42, 23.2.1970., 16. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

## IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

### *1. pants*

#### Grozījumi Regulā (EK) Nr. 561/2006

Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. punktu groza šādi:

- 1) iekļauj šādu fa) apakšpunktu:  
“fa) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadāšanai un kuri darbojas ar elektroenerģiju, un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;”;
- 2) pievieno šādu s) apakšpunktu:  
“s) dzīvojamiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 5.1. punktā un ko izmanto tikai nekomerciāliem pārvadājumiem.”.

### *2. pants*

#### Grozījumi Regulā (ES) 2018/858

Regulu (ES) 2018/858 groza šādi:

- 1) 5. pantam pievieno šādu 4. punktu:  
“4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (*PEV*) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (*OVC-HEV*) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām enerģosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.”;
- 2) I un II pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

### *3. pants*

#### Grozījums Regulā (ES) 2019/2144

Regulas (ES) 2019/2144 9. pantam pievieno šādu 5.a punktu:

“5.a. N<sub>2</sub> kategorijas transportlīdzekļiem, kurus darbina ar elektroenerģiju un kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkoti ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.”.

### *4. pants*

#### Grozījumi Regulā (ES) 2024/1257

Regulu (ES) 2024/1257 groza šādi:

- 1) 14. panta 4. punkta j) apakšpunktu aizstāj ar šādu:  
“j) metodes, prasības un testus, tostarp atbilstības robežvērtības, lai nodrošinātu *OBFCM* ierīču, *OBD* un *OBM* sistēmu un šādu ierīču un sistēmu sensoru veikspēju

šādu ierīču un sistēmu reģistrēto datu paziņošanai ārpus transportlīdzekļa, arī nolūkā pārraudzīt transportlīdzekļu tipu atbilstību;”;

- 2) V pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas I pielikumu.

#### *5. pants*

Atcelšana

1. Regulu (ES) Nr. 540/2014 atceļ.
2. Direktīvu 70/157/EEK atceļ no 2027. gada 1. jūlija.

#### *6. pants*

Pārejas noteikums

Atbilstības sertifikāti jauniem transportlīdzekļiem, kas ražoti pēc [PB: ierakstīt šīs regulas spēkā stāšanās datumu] un apstiprināti pirms 2028. gada 1. jūlija saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 540/2014, joprojām ir derīgi Regulas (ES) 2018/858 48. un 49. panta vajadzībām.

#### *7. pants*

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

2. To piemēro [divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*]. Tomēr 3. pantu piemēro no... [transponēšanas datums priekšlikumā, ar ko groza Direktīvu 92/6/EEK].

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

Strasbūrā,

*Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs*

## **TIESĪBU AKTA FINANŠU UN DIGITĀLAIS PĀRSKATS**

1.	PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS .....	3
1.1.	Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums .....	3
1.2.	Attiecīgā politikas joma .....	3
1.3.	Mērķi .....	3
1.3.1.	Vispārīgie mērķi .....	3
1.3.2.	Konkrētie mērķi .....	3
1.3.3.	Sagaidāmie rezultāti un ietekme .....	3
1.3.4.	Snieguma rādītāji .....	3
1.4.	Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz: .....	4
1.5.	Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums .....	4
1.5.1.	Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās prasības, tostarp detalizēti izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks .....	4
1.5.2.	ES iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piem., koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai papildināmība). Šīs iedaļas izpratnē “ES iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas ES rīcības rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi. ....	4
1.5.3.	Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas .....	4
1.5.4.	Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem .....	5
1.5.5.	Dažādu pieejamo finansēšanas opciju, tostarp pārdales tvēruma, novērtējums .....	5
1.6.	Priekšlikuma/iniciatīvas un finansiālās ietekmes ilgums .....	6
1.7.	Plānotās budžeta izpildes metodes .....	6
2.	PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI .....	8
2.1.	Pārraudzības un ziņošanas noteikumi .....	8
2.2.	Pārvaldības un kontroles sistēma .....	8
2.2.1.	Ierosināto budžeta izpildes metožu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums .....	8
2.2.2.	Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu .....	8
2.2.3.	Kontroles rentabilitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un sagaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī) .....	8
2.3.	Krāpšanas un pārkāpumu nepieļaušanas pasākumi .....	9
3.	PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME .....	10
3.1.	Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas .....	10
3.2.	Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām .....	12

3.2.1.	Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām.....	12
3.2.1.1.	Apropriācijas no apstiprinātā budžeta.....	12
3.2.1.2.	Apropriācijas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem .....	17
3.2.2.	Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām.....	22
3.2.3.	Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām .....	24
3.2.3.1.	Apropriācijas no apstiprinātā budžeta.....	24
3.2.3.2.	Apropriācijas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem .....	24
3.2.3.3.	Kopējās apropriācijas .....	24
3.2.4.	Aplēstās cilvēkresursu vajadzības.....	25
3.2.4.1.	Finansētas no apstiprinātā budžeta.....	25
3.2.4.2.	Finansētas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem .....	26
3.2.4.3.	Kopējās cilvēkresursu vajadzības .....	26
3.2.5.	Pārskats par aplēsto ietekmi uz investīcijām, kas saistītas ar digitālajām tehnoloģijām.....	28
3.2.6.	Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu .....	28
3.2.7.	Trešo pušu iemaksas .....	28
3.3.	Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem .....	29
4.	DIGITĀLĀS DIMENSIJAS .....	29
4.1.	Digitālās vajadzības .....	30
4.2.	Dati.....	30
4.3.	Digitālie risinājumi.....	31
4.4.	Sadarbspējas novērtējums .....	31
4.5.	Digitālās īstenošanas atbalsta pasākumi .....	32

## 1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

### 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

### 1.2. Attiecīgā politikas joma

### 1.3. Mērķi

#### 1.3.1. Vispārīgie mērķi

#### 1.3.2. Konkrētie mērķi

Konkrētais mērķis Nr.

#### 1.3.3. Sagaidāmie rezultāti un ietekme

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

#### 1.3.4. Snieguma rādītāji

*Norādīt progresu un sasniegumu pārraudzības rādītājus*

### 1.4. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

- jaunu darbību
- jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību<sup>52</sup>
- esošas darbības pagarināšanu
- vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību

### 1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

#### 1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās prasības, tostarp detalizēti izstrādāts iniciatīvas izvērtēšanas grafiks

#### 1.5.2. ES iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piem., koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai

<sup>52</sup> Kā minēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

*papildināmība). Šīs iedaļas izpratnē “ES iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas ES rīcības rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

ES līmeņa rīcības pamatojums (*ex-ante*)

Sagaidāmā radītā ES pievienotā vērtība (*ex-post*)

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. *Dažādu pieejamo finansēšanas opciju, tostarp pārdales tvēruma, novērtējums*

--

## 1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas un finansiālās ietekmes ilgums

### ierobežots ilgums

- darbības laiks no [DD.MM.]GGGG. līdz [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 GGGG. līdz GGGG. gadam,
- pēc kura turpinās normāla darbība.

## 1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes

### Komisijas īstenota tieša pārvaldība

- ko veic tās struktūrvienības, arī 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)
- Eiropas Investīciju bankai un Eiropas Investīciju fondam
- Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām
- publisko tiesību subjektiem
- privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, ciktāl tiem ir pienācīgas finanšu garantijas
- dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas
- struktūrām vai personām, kurām atbilstoši Līgumam par Eiropas Savienību V sadaļu uzticēts īstenot konkrētas kopējās ārpolitikas un drošības politikas darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā
- struktūrām, kas ir iedibinātas kādā dalībvalstī un ko reglamentē kādas dalībvalsts privāttiesības vai Savienības tiesību akti, un kas ir tādas, kurām saskaņā ar nozaru noteikumiem var uzticēt Savienības līdzekļu vai budžeta garantiju īstenošanu, ciktāl šādas struktūras ir publisko tiesību subjektu vai tādu privāttiesību subjektu kontrolē, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, un ciktāl tām ir kontrolējošo subjektu sniegtas pienācīgas finanšu garantijas solidāras atbildības veidā vai līdzvērtīgas finanšu garantijas, kurām attiecībā uz katru pasākumu var tikt noteikts maksimums, kas atbilst Savienības atbalsta maksimālajai summai

Piezīmes

--

## **2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI**

### **2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi**

--

### **2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma**

2.2.1. *Ierosināto budžeta izpildes metožu, 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 rentabilitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un sagaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

--

### **2.3. Krāpšanas un pārkāpumu nepieļaušanas pasākumi**

--

### 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			
	Nr.	Dif./nedif. <sup>53</sup>	no EBTA valstīm <sup>54</sup>	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātēm <sup>55</sup>	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./nedif	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./nedif	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./nedif	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

- Jaunveidojamās budžeta pozīcijas

*Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām*

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātēm	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./nedif	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./nedif	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./nedif	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

<sup>53</sup> Dif. – diferencētās apropriācijas, nedif. – nediferencētās apropriācijas.

<sup>54</sup> EBTA – Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

<sup>55</sup> Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātes 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:

##### 3.2.1.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta

Miljonos EUR (līdz trim zīmēm aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija		Nr.					
ĢD: <.....>			Gads	Gads	Gads	Gads	<b>KOPĀ DFS 2021–2027</b>
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	
Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					<b>0,000</b>
	Maksājumi	(2a)					<b>0,000</b>
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					<b>0,000</b>
	Maksājumi	(2b)					<b>0,000</b>
Administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					<b>0,000</b>
<b>KOPĀ apropriācijas &lt;.....&gt; ĢD</b>	Saistības	=1a+1b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Maksājumi	=2a+2b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
ĢD: <.....>			Gads	Gads	Gads	Gads	<b>KOPĀ DFS 2021–2027</b>
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	
Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					<b>0,000</b>
	Maksājumi	(2a)					<b>0,000</b>
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					<b>0,000</b>

	Maksājumi	(2b)						0,000
Administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem								
Budžeta pozīcija		(3)						0,000
<b>KOPĀ apropriācijas &lt;.....&gt; ĢD</b>	Saistības	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Gads	Gads	Gads	Gads	<b>KOPĀ DFS 2021–2027</b>	
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>		
KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOPĀ administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>KOPĀ apropriācijas &lt;...&gt; IZDEVUMU KATEGORIJĀ</b> daudzgadu finanšu shēmā	Saistības	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

<b>Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija</b>	Nr.	
---	-----	--

ĢD: <.....>			Gads <b>2024</b>	Gads <b>2025</b>	Gads <b>2026</b>	Gads <b>2027</b>	<b>KOPĀ DFS 2021–2027</b>
Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					0,000
	Maksājumi	(2a)					0,000
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					0,000

	Maksājumi	(2b)						0,000
Administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem								
Budžeta pozīcija		(3)						0,000
<b>KOPĀ apropriācijas</b> <b>&lt;.....&gt; ĢD</b>	Saistības	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

ĢD: <.....>			Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ DFS 2021–2027
Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					0,000
	Maksājumi	(2a)					0,000
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					0,000
	Maksājumi	(2b)					0,000
Administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					0,000
<b>KOPĀ apropriācijas</b> <b>&lt;.....&gt; ĢD</b>	Saistības	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ DFS 2021–2027
KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOPĀ administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

KOPĀ apropriācijas <...> IZDEVUMU KATEGORIJA	Saistības	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
daudzgadu finanšu shēmā			Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ DFS 2021–2027
• KOPĀ darbības apropriācijas (visas darbības izdevumu kategorijas)	Saistības	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• KOPĀ administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem (visas darbības izdevumu kategorijas)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOPĀ apropriācijas 1.–6. izdevumu kategorijā daudzgadu finanšu shēmā (atsauces summa)	Saistības	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	7.	“Administratīvie izdevumi”				
ĢD: <.....>		Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ DFS 2021–2027
• Cilvēkresursi		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Citi administratīvie izdevumi		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOPĀ <.....> ĢD	Apropriācijas	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

ĢD: <.....>		Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ DFS 2021–2027
• Cilvēkresursi		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Citi administratīvie izdevumi		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOPĀ <.....> ĢD	Apropriācijas	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

<b>KOPĀ apropriācijas 7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ daudzgadu finanšu shēmā</b>	(Saistību summa = maksājumu summa)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
--	------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Miljonos EUR (līdz trim zīmēm aiz komata)

		Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ DFS 2021–2027
<b>KOPĀ apropriācijas 1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ</b>	Saistības	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
daudzgadu finanšu shēmā	Maksājumi	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

### 3.2.1.2. Apropriācijas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem

Miljonos EUR (līdz trim zīmēm aiz komata)

<b>Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija</b>	Nr.	
---	-----	--

ĢD: <.....>		Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ DFS 2021–2027
<b>Darbības apropriācijas</b>						
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)				<b>0,000</b>
	Maksājumi	(2a)				<b>0,000</b>
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)				<b>0,000</b>
	Maksājumi	(2b)				<b>0,000</b>
<b>Administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem</b>						
Budžeta pozīcija		(3)				<b>0,000</b>
<b>KOPĀ apropriācijas &lt;.....&gt; ĢD</b>	Saistības	=1a+1b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Maksājumi	=2a+2b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

ĢD: <.....>			Gads	Gads	Gads	Gads	KOPĀ DFS 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					0,000
	Maksājumi	(2a)					0,000
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					0,000
	Maksājumi	(2b)					0,000
Administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					0,000
<b>KOPĀ apropriācijas &lt;.....&gt; ĢD</b>	Saistības	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Gads	Gads	Gads	Gads	KOPĀ DFS 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOPĀ administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>KOPĀ apropriācijas &lt;...&gt; IZDEVUMU KATEGORIJĀ</b> daudzgadu finanšu shēmā	Saistības	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija</b>	Nr.						

ĢD: <.....>			Gads	Gads	Gads	Gads	KOPĀ DFS 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	

Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					0,000
	Maksājumi	(2a)					0,000
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					0,000
	Maksājumi	(2b)					0,000
Administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					0,000
<b>KOPĀ apropriācijas</b> <b>&lt;.....&gt; ĢD</b>	Saistības	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ĢD: <.....>			Gads	Gads	Gads	Gads	<b>KOPĀ DFS</b> <b>2021–2027</b>
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	
Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					0,000
	Maksājumi	(2a)					0,000
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					0,000
	Maksājumi	(2b)					0,000
Administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					0,000
<b>KOPĀ apropriācijas</b> <b>&lt;.....&gt; ĢD</b>	Saistības	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Gads	Gads	Gads	Gads	<b>KOPĀ DFS</b> <b>2021–2027</b>
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	
KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOPĀ administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

KOPĀ apropriācijas <...> IZDEVUMU KATEGORIJA	Saistības	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	daudzgadu finanšu shēmā		Maksājumi	=5+6	0,000	0,000	0,000
			Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ DFS 2021–2027
• KOPĀ darbības apropriācijas (visas darbības izdevumu kategorijas)	Saistības	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksājumi	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• KOPĀ administratīva rakstura apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem (visas darbības izdevumu kategorijas)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOPĀ apropriācijas 1.–6. izdevumu kategorijā	Saistības	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	daudzgadu finanšu shēmā (atsauces summa)		Maksājumi	=5+6	0,000	0,000	0,000

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	7.	“Administratīvie izdevumi”
--	----	----------------------------

Miljonos EUR (līdz trim zīmēm aiz komata)

ĢD: <.....>	Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ DFS 2021–2027
• Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Citi administratīvie izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOPĀ <.....> ĢD	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Apropriācijas					

ĢD: <.....>	Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ DFS 2021–2027
• Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

• Citi administratīvie izdevumi		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>KOPĀ &lt;.....&gt; ĢD</b>	Apropriācijas	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

<b>KOPĀ apropriācijas 7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ daudzgadu finanšu shēmā</b>	(Saištību summa = maksājumu summa)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
--	------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Miljonos EUR (līdz trim zīmēm aiz komata)

		Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	KOPĀ DFS 2021–2027
<b>KOPĀ apropriācijas 1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ</b>	Saištības	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
dauzgadu finanšu shēmā	Maksājumi	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

3.2.2. *Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām (nav jāaizpilda decentralizētajām aģentūrām)*

Saištību apropriācijas miljonos EUR (līdz trim zīmēm aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus	Veids <sup>56</sup>	Vidējās izmaksas	Gads 2024		Gads 2025		Gads 2026		Gads 2027		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)						KOPĀ		
			Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Kopējais daudzums	Kopējās izmaksas	
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 <sup>57</sup> ...																			
– Iznākums																			

<sup>56</sup> Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piem., finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros utt.).

<sup>57</sup> Kā aprakstīts 1.3.2. punktā “Konkrētie mērķi”.

- Iznākums																		
- Iznākums																		
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 1																		
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ...																		
- Iznākums																		
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 2																		
<b>KOPSUMMAS</b>																		

### 3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīva rakstura apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīva rakstura apropriācijas:

#### 3.2.3.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta

APSTIPRINĀTĀS APROPRIĀCIJAS	Gads	Gads	Gads	Gads	KOPĀ 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>7. IZDEVUMU KATEGORIJA</b>					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Citi administratīvie izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Starpsumma – 7. IZDEVUMU KATEGORIJA</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS</b>					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pārējie administratīva rakstura izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Starpsumma – ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>KOPĀ</b>					
	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

#### 3.2.3.2. Apropriācijas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem

ĀRĒJIE PIEŠĶIRTIE IEŅĒMUMI	Gads	Gads	Gads	Gads	KOPĀ 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>IZDEVUMU KATEGORIJA</b>					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Citi administratīvie izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Starpsumma – 7. IZDEVUMU KATEGORIJA</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS</b>					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pārējie administratīva rakstura izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Starpsumma – ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>KOPĀ</b>					
	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

#### 3.2.3.3. Kopējās apropriācijas

KOPĀ APSTIPRINĀTĀS APROPRIĀCIJAS + ĀRĒJIE PIEŠĶIRTIE IEŅĒMUMI	Gads	Gads	Gads	Gads	KOPĀ 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>7. IZDEVUMU KATEGORIJA</b>					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Citi administratīvie izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Starpsumma – 7. IZDEVUMU KATEGORIJA</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS</b>					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pārējie administratīva rakstura izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

<b>Starpsumma – ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>KOPĀ</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīva rakstura 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 piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

### 3.2.4. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

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

#### 3.2.4.1. Finansētas no apstiprinātā budžeta

*Aplēse jāizsaka pilnslodzes ekvivalenta vienībās (FTE)*

APSTIPRINĀTĀS APROPRIĀCIJAS		Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027
<b>• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)</b>					
20 01 02 01 (Galvenais birojs un Komisijas pārstāvniecības)		0	0	0	0
20 01 02 03 (ES delegācijas)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)		0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)		0	0	0	0
<b>• Ārštata darbinieki (FTE vienībās)</b>					
20 02 01 (AC, END, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END un JPD ES delegācijās)		0	0	0	0
Admin. atbalsta pozīcija [XX.01.YY.YY]	– galvenajā birojā	0	0	0	0
	– ES delegācijās	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – netiešā pētniecība)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – tiešā pētniecība)		0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt) – 7. izdevumu kategorija		0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt) – ārpus 7. izdevumu kategorijas		0	0	0	0
<b>KOPĀ</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 3.2.4.2. Finansētas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem

ĀRĒJIE PIEŠKIRTIE IEŅĒMUMI		Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027
<b>• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)</b>					
20 01 02 01 (Galvenais birojs un Komisijas pārstāvniecības)		0	0	0	0
20 01 02 03 (ES delegācijas)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)		0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)		0	0	0	0
<b>• Ārštata darbinieki (pilnslodzes ekvivalenta vienībās)</b>					
20 02 01 (AC, END, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)		0	0	0	0

20 02 03 (AC, AL, END un JPD ES delegācijās)		0	0	0	0
Admin. atbalsta pozīcija [XX.01.YY.YY]	– galvenajā birojā	0	0	0	0
	– ES delegācijās	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – netiešā pētniecība)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – tiešā pētniecība)		0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt) – 7. izdevumu kategorija		0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt) – ārpus 7. izdevumu kategorijas		0	0	0	0
<b>KOPĀ</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 3.2.4.3. Kopējās cilvēkresursu vajadzības

KOPĀ – APSTIPRINĀTĀS APROPRIĀCIJAS + ĀRĒJIE PIEŠKIRTIE IEŅĒMUMI	Gads	Gads	Gads	Gads
	2024	2025	2026	2027
<b>• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)</b>				
20 01 02 01 (Galvenais birojs un Komisijas pārstāvniecības)	0	0	0	0
20 01 02 03 (ES delegācijas)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)	0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)	0	0	0	0
<b>• Ārštata darbinieki (pilnslodzes ekvivalenta vienībās)</b>				
20 02 01 (AC, END, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END un JPD ES delegācijās)	0	0	0	0
Admin. atbalsta pozīcija [XX.01.YY.YY]	– galvenajā birojā	0	0	0
	– ES delegācijās	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – netiešā pētniecība)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – tiešā pētniecība)	0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt) – 7. izdevumu kategorija	0	0	0	0
Citas budžeta pozīcijas (norādīt) – ārpus 7. izdevumu kategorijas	0	0	0	0
<b>KOPĀ</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Priekšlikuma īstenošanai nepieciešamais personāls (*FTE* vienībās):

	Tiks nodrošināts no pašlaik pieejamā Komisijas dienestu personāla	Ārkārtas papildu personāls*		
		Tiks finansēts no 7. izdevumu kategorijas vai pētniecības	Tiks finansēts no BA pozīcijas	Tiks finansēts no maksām
Štatu sarakstā ietvertās amata vietas			N/A	
Ārštata darbinieki				

(CA, SNE, INT)				
----------------	--	--	--	--

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

### 3.2.5. Pārskats par aplēsto ietekmi uz investīcijām, kas saistītas ar digitālajām tehnoloģijām

Obligāti: nākamajā tabulā būtu jāiekļauj priekšlikumā/iniciatīvā ietverti ar digitālajām tehnoloģijām saistīto investīciju labākā aplēse.

Izņēmuma kārtā, ja tas vajadzīgs priekšlikuma/iniciatīvas īstenošanai, 7. izdevumu kategorijas apropriācijas būtu jānorāda noteiktajā pozīcijā.

Apropriācijas 1.–6. izdevumu kategorijā būtu jāatspoguļo kā “IT izdevumi politikas darbības programmām”. Šie izdevumi attiecas uz darbības budžetu, kas izmantojams, lai atkārtoti izmantotu/pirktu/izstrādātu IT platformas/instrumentus, kas ir tieši saistīti ar iniciatīvas īstenošanu, un uz saistītajām investīcijām (piem., licences, pētījumi, datu glabāšana utt.). Šajā tabulā sniegtajai informācijai būtu jāskaidro ar 4. punktā “Digitālās dimensijas” sniegto informāciju.

KOPĀ digitālās un IT apropriācijas	Gads	Gads	Gads	Gads	KOPĀ DFS 2021– 2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>IZDEVUMU KATEGORIJA</b>					
IT izdevumi (korporatīvie)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Starpsumma – 7. IZDEVUMU KATEGORIJA</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS</b>					
IT izdevumi politikas darbības programmām	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Starpsumma – ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>KOPĀ</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

### 3.2.6. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikums/iniciatīva:

- var tikt pilnībā finansēta ar līdzekļu pārdali daudzgadu finanšu shēmas (DFS) attiecīgajā izdevumu kategorijā
- prasa izmantot no DFS attiecīgās izdevumu kategorijas nepiešķirtu līdzekļu rezervi un/vai DFS regulā definētus īpašus instrumentus
- prasa pārskatīt DFS

### 3.2.7. Trešo pušu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

- nenodrošina trešo pušu līdzfinansējumu

- nodrošina trešo pušu līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (līdz trim zīmēm aiz komata)

	Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	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
  - atzīmēt, ja ieņēmumi tiek piešķirti izdevumu pozīcijām

Miljonos EUR (līdz trim zīmēm aiz komata)

Budžeta ieņēmumu pozīcija:	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme <sup>58</sup>			
		Gads 2024	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027
.....pants					

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

--

Citas piezīmes (piem., metode/formula, ko izmanto, lai aprēķinātu ietekmi uz ieņēmumiem, vai jebkura cita informācija).

--

## 4. DIGITĀLĀS DIMENSIJAS

### 4.1. Digitālās vajadzības

Atsauce uz prasību	Prasības apraksts	Dalībnieki, kurus prasība skar vai uz kuriem tā attiecas	Augsta līmeņa procesi	Kategorijas
2. panta 1. punkts	Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar	Eiropas Komisija	Datu apmaiņa	Dati

<sup>58</sup> Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.

	kuriem šo regulu groza un papildina, lai noteiktu tehniskās prasības pilnībā elektriskiem transportlīdzekļiem ( <i>PEV</i> ) un hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem ar ārēju uzlādi ( <i>OVC-HEV</i> ) attiecībā uz minēto transportlīdzekļu sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.	Valstu iestādes Ekonomikas operatori		
4. panta 1. punkts	Komisija, vajadzības gadījumā sadarbojoties ar dalībvalstīm, veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka <i>OBM</i> un <i>OBFCM</i> dati tiek saņemti, apstrādāti un glabāti efektīvi un harmonizētā veidā.	Eiropas Komisija Valstu iestādes Ekonomikas operatori	Datu apmaiņa	Dati
4. panta 2. punkts	metodes, līdzekļi, prasības un testi, ieskaitot atbilstības robežvērtības, lai nodrošinātu <i>OBFCM</i> ierīču, <i>OBD</i> un <i>OBM</i> sistēmu un šādu ierīču un sistēmu sensoru veikspēju, kā arī šādu ierīču un sistēmu reģistrēto datu paziņošanu ārpus transportlīdzekļa	Eiropas Komisija Valstu iestādes Ekonomikas operatori		Dati

#### 4.2. Dati

Datu veids	Atsauce uz prasībām	Standarts un/vai specifikācija (ja attiecināms)
Dati, kas saistīti ar pilnībā elektrisku transportlīdzekļu ( <i>PEV</i> ) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi ( <i>OVC-HEV</i> ) sakariem ar uzlādes	2. pants	Komisija veic pasākumus, lai noteiktu tehniskās specifikācijas.

infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas		
<i>OBM</i> un <i>OBFCM</i> dati	4. pants	Komisija veic pasākumus, lai noteiktu tehniskās specifikācijas.

### Saskaņotība ar Eiropas Datu stratēģiju

*Paskaidrot, kādā veidā prasības ir saskaņotas ar Eiropas Datu stratēģiju.*

Komisija veic pasākumus, lai panāktu saskaņotību ar Eiropas Datu stratēģiju.

### Saskaņotība ar vienreizējas iesniegšanas principu

*Skaidrojums par to, kā ir ņemts vērā vienreizējas iesniegšanas princips un kā ir izpētīta iespēja atkalizmantojot esošos datus*

Vienreizējas iesniegšanas princips tiks ņemts vērā deleģētajos aktos.

*Skaidrojums par to, kā jaunradītie dati ir atrodami, pieejami, sadarbspējīgi un atkalizmantojami, un atbilst augstas kvalitātes standartiem*

Visas detaļas tiks aprakstītas turpmākajos deleģētajos aktos.

### Datu plūsmas

*Datu plūsmu augsta līmeņa apraksts*

Datu veids	Atsauce(-s) uz prasībām	Dalībnieki, kas datus sniedz	Dalībnieki, kas datus saņem	Datu apmaiņas izraisītājs	Biežums (ja attiecināms)
Dati, kas saistīti ar pilnībā elektrisku transportlīdzekļu ( <i>PEV</i> ) un hibrīdelektrodu transportlīdzekļu ( <i>OVC-HEV</i> ) ar ārēju uzlādi sakariem ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj	2. pants	Transportlīdzekļu ražotāji Tīkla operatori Citi ekonomikas operatori	Transportlīdzekļu ražotāji Tīkla operatori Citi ekonomikas operatori	//	//

atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas					
<i>OBM</i> un <i>OBFCM</i> dati	4. pants	Transportlīdzekļu ražotāji	Eiropas Komisija  Dalībvalstis	//	//

#### 4.3. Digitālie risinājumi

Digitālais risinājums	Atsauce(-s) uz prasībām	Galvenās obligātās funkcijas	Atbildīgā struktūra	Kā tiek nodrošināta pieklūstamība?	Kā ņemta vērā atkalizmantojamība?	MI tehnoloģiju izmantošana (ja attiecināms)
ES līmeņa harmonizēta <i>OBM/OBFCM</i> datu infrastruktūra	4. pants	Komisija veic pasākumus, ar kuriem nosaka funkcionalitātes.	Eiropas Komisija	Pasākumos tiks ņemtas vērā pieklūstamības prasības.	Pasākumos tiks ņemtas vērā atkalizmantojamības prasības.	//

#### Digitālais risinājums Nr. 1

Digitālā un/vai nozaru politika (kad piemērojama)	Saskaņotības skaidrojums
<i>MI akts</i>	//
<i>ES kiberdrošības satvars</i>	Ņem vērā pasākumos.
eIDAS	Ņem vērā pasākumos.
<i>Vienotā digitālā vārteja un IMI</i>	Ņem vērā pasākumos.
<i>Citi</i>	//

#### 4.4. Sadarbības novērtējums

Digitālie publiskie pakalpojumi vai digitālo publisko pakalpojumu kategorija	Apraksts	Atsauce(-s) uz prasībām	Eiropas sadarbības risinājums(-i) (NAV ATTIECINĀMS)	Cits(-i) sadarbības risinājums(-i)

Transportlīdzekļu veiktspējas reālos braukšanas apstākļos racionalizēta pārraudzība saskaņā ar "Euro 7"	Transportlīdzekļu veiktspējas reālos braukšanas apstākļos racionalizēta pārraudzība saskaņā ar "Euro 7"	4. pants	//	
---	---	----------	----	--

### **Digitālie publiskie pakalpojumi Nr. 1**

<b>Novērtējums</b>	<b>Pasākums(-i)</b>	<b>Iespējamie atlikušie šķēršļi (ja attiecināms)</b>
<b>Saskanība ar esošo digitālo un nozaru politiku</b>		•
<b>Organizatoriski pasākumi netraucētai pārrobežu digitālo publisko pakalpojumu sniegšanai</b>	• Nosaka pasākumos.	•
<b>Veiktie pasākumi, lai nodrošinātu kopīgu izpratni par datiem</b>	• Nosaka pasākumos.	•
<b>Kopīgu atklātu tehnisko specifikāciju un standartu izmantošana</b>	• Nosaka pasākumos.	•

#### **4.5. Digitālās īstenošanas atbalsta pasākumi**

<b>Pasākuma apraksts</b>	<b>Atsauce(-s) uz prasībām</b>	<b>Komisijas loma</b> (ja attiecināms)	<b>Iesaistāmie dalībnieki</b> (ja attiecināms)	<b>Sagaidāmais laika grafiks</b> (ja attiecināms)
Komisija veic pasākumus kopīgu tehnisko specifikāciju	2. pants 4. pants	Komisija pieņem šādus aktus.	Dalībvalstis Ekonomikas	//

ieviešanai.			operatori	
-------------	--	--	-----------	--