EIROPAS
KOMISIJA

Strasbūrā, 14.2.2023.
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko Regulu (ES) 2019/1242 groza attiecībā uz CO_2 emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko atceļ Regulu (ES) 2018/956

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Kā viens no galvenajiem **Eiropas Zaļā kursa** elementiem, kas nosaka Komisijas apņemšanos risināt ar klimatu un vidi saistītas problēmas, **Eiropas Klimata akts** nostiprina tiesību aktos Eiropas Savienības ("ES") apņemšanos sasniegt klimatneitralitātes mērķrādītāju līdz 2050. gadam un paaugstināt starpposma ieceres vērienu, nosakot mērķrādītāju līdz 2030. gadam samazināt neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu. Tas atbilst Parīzes nolīgumā paredzētajām ES saistībām globālās klimatrīcības jomā. Kā uzsvērts **plānā *REPowerEU***, kurā ir noteikti pasākumi enerģijas taupīšanai, piegādes dažādošanai, fosilā kurināmā aizstāšanai un pārdomātu investīciju un reformu veikšanai visās ekonomikas nozarēs, ar Krievijas iebrukumu Ukrainā saistītā krīze ir pastiprinājusi vēlmi samazināt ES atkarību no fosilā kurināmā.

Konkrēti autotransports rada vienu piektdaļu no kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām ES, un tā emisijas liecina par pieaugošu tendenci. Virzība uz **bezemisiju mobilitāti** kļūst vēl spēcīgāka un skaidrāka, lai pēc iespējas ātrāk samazinātu ES energoatkarību, ņemot vērā, ka autotransports ir atbildīgs arī par vienu trešdaļu no visa ES enerģijas galapatēriņa. Šajā ziņā plānā *REPowerEU* ir uzsvērta nepieciešamība uzlabot enerģijas ietaupījumu un efektivitāti transporta nozarē un paātrināt pārkārtošanos uz bezemisiju transportlīdzekļiem, fosilo degvielu aizstāšanai apvienojot elektrifikāciju un atjaunīgo ūdeņradi.

Lai sasniegtu šos paaugstinātos klimata mērķrādītājus, Komisija 2021. gada jūlijā **paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %"** ietvaros pieņēma visaptverošu saskanīgo politikas priekšlikumu kopumu.

Transports ir atbildīgs arī par vairāk nekā divām trešdaļām no visām NO_x emisijām un rada ievērojamu daļu (apmēram 10 % vai vairāk) no kopējām citu piesārņotāju emisijām. Jo īpaši autotransports joprojām rada ievērojamu daļu no visu galveno gaisa piesārņotāju (izņemot SO_x) emisijām.

Bez turpmākiem pasākumiem šī nozare nesniegs pietiekamu ieguldījumu 2030. un 2050. gadam izvirzīto klimata un nulles piesārņojuma mērķu sasniegšanā un ES energoatkarības mazināšanā. Rīcībpolitikas scenāriji, kas ir klimata mērķrādītāja plāna un paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" pamatā, liecina, ka būs vajadzīgas vērienīgākas ieceres, lai mazinātu lielas noslodzes transportlīdzekļu ("*HDV*") radītās CO_2 emisijas, kā arī rīcībpolitikas kravu transporta sistēmu uzlabošanai, tajā skaitā modālajai pārvirzei.

HDV nozare ir atbildīga par vairāk nekā ceturto daļu no autotransporta radītajām SEG emisijām ES un vairāk nekā 6 % no kopējām ES SEG emisijām. *HDV* radītās SEG emisijas 2019. gadā bija attiecīgi par 44 % un 37 % lielākas nekā kopīgās gaisa un jūras transporta radītās emisijas.

Kopumā autobūves nozare ir ārkārtīgi svarīga ES ekonomikai un veido vairāk nekā 7 % no ES IKP. Nozare tieši vai netieši nodrošina darbvietas apstrādes rūpniecībā, tirdzniecībā, uzturēšanā, būvniecībā, transportā un transporta pakalpojumos 14,6 miljoniem eiropiešu. ES ierindojas starp pasaulē lielākajiem mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem un ir nozares tehnoloģiskais līderis. ES autobūves ieguldījums pētniecībā un izstrādē ir 60,9 miljardi EUR gadā. Ievērojama ir lielas noslodzes transportlīdzekļu nozares nozīme autobūves nozarē, jo ES ir daudzas lielas *HDV* ražotnes. Lai gan ES gadā saražoto jaunu *HDV* skaits, kas ir aptuveni 500 000 vienību, ir ievērojami mazāks nekā vieglo automobiļu skaits, pievienotā vērtība uz vienu saražoto vienību ir ievērojami lielāka lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Autobūves nozare piedzīvo būtisku strukturālu transformāciju, arī pārmaiņas tīrās un digitālās tehnoloģijās, sevišķi pāreju no iekšdedzes motoru automobiļiem uz bezemisiju un mazemisiju tehnoloģijām, kā arī arvien vairāk satīklotiem transportlīdzekļiem. Šai iecerei jādod iespēja autobūves nozarei turpināt darbu un stiprināt līderību nākotnes tehnoloģijās.

HDV **CO_2 emisiju standarti** ir galvenais virzītājspēks CO_2 emisiju samazināšanai nozarē. Šā priekšlikuma **vispārīgais mērķis** ir nodrošināt jaunus emisiju standartus, lai samazinātu CO_2 emisijas un veicinātu pāreju uz bezemisiju mobilitāti līdz 2030. gadam sasniedzamo vērienīgāko ES klimatisko ieceru un līdz 2050. gadam sasniedzamās ES klimatneitralitātes plašākā kontekstā.

Priekšlikumam ir **trīs konkrēti mērķi.** Pirmais mērķis ir saskaņā ar ES klimata mērķiem izmaksefektīvi **samazināt CO_2 emisijas**, ko rada lielas noslodzes transportlīdzekļi, vienlaikus veicinot ES enerģētiskās drošības uzlabošanu. Tā kā *HDV* CO_2 emisiju standartu ietekme uz transportlīdzekļu fonda emisiju samazinājumu nav tūlītēja un ņemot vērā autoparka atjaunošanas dinamiku, agrīna rīcība ir būtiska, lai nodrošinātu ilgtermiņa mērķa sasniegšanu.

Otrs konkrētais mērķis ir nodrošināt Eiropas **pārvadātājiem un transporta lietotājiem** (vairums no kuriem ir mazie un vidējie uzņēmumi (“MVU”)) ieguvumus, ko rada energoefektīvāku transportlīdzekļu plašāka ieviešana. *HDV* CO_2 emisiju standarti rosina ražotājus palielināt bezemisiju transportlīdzekļu piedāvājumu, lai patērētāju ieguvums būtu cenas ziņā pieejamāki bezemisiju transportlīdzekļu modeļi un ievērojami enerģijas ietaupījumi no to izmantošanas, kuri to īpašniekiem samazina šādu transportlīdzekļu kopējās izmaksas.

Trešais konkrētais mērķis ir stiprināt ES rūpniecisko, **tehnoloģisko un inovatīvo līderību**, novirzot investīcijas bezemisiju tehnoloģijām. Lai gan autobūves nozare ir guvusi panākumus, izstrādājot un ražojot modernas iekšdedzes motoru transportlīdzekļu tehnoloģijas un pārdodot tās visā pasaulē, tai arvien vairāk jāiegulda bezemisiju tehnoloģijās, lai kļūtu par līderi notiekošajā globālajā pārkārtošanās uz bezemisiju mobilitāti.

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

Šī iniciatīva ir cieši saistīta ar priekšlikumiem, kas pieņemti saskaņā ar paketi “Gatavi mērķrādītājam 55 %”.

Nodrošinot autotransporta emisiju samazināšanu, CO_2 emisiju standarti ievērojami palīdz dalībvalstīm sasniegt Kopīgo centienu regulas mērķrādītājus. Tā kā tiek veicināta transportlīdzekļu elektrifikācija, tie sekmē energoefektivitātes mērķus un, dodot vēl vienu iespēju izmantot atjaunīgo enerģiju, arī atjaunīgās enerģijas mērķi. Priekšlikums saskan arī ar tiem priekšlikumiem, kas izskanēja konferencē par Eiropas nākotni, jo īpaši ar 3. un 4. priekšlikumu par klimata pārmaiņām, enerģētiku, transportu, kuros skaidri uzsvērts, ka vēl vairāk jāsamazina atkarība no naftas un gāzes un jāveicina elektrotransportlīdzekļu izmantošana, kā arī investīcijas nepieciešamajā uzlādes infrastruktūrā.

Pastāv savstarpēji papildinoša mijiedarbība starp CO_2 emisiju standartiem un emisijas kvotu tirdzniecību ēkām un autotransportam. CO_2 emisiju standarti sekmē degvielas patēriņa ziņā ekonomiskāku un bezemisiju transportlīdzekļu piedāvājumu, nosakot prasības, kas transportlīdzekļu ražotājiem jāizpilda attiecībā uz jauno transportlīdzekļu autoparkiem. Emisijas kvotu tirdzniecības paplašinājums attiecas uz degvielas izmantošanu visā transportlīdzekļu fondā. Tas varētu palielināt pieprasījumu gan pēc degvielas patēriņa ziņā ekonomiskākiem, gan bezemisiju transportlīdzekļiem, tādējādi atvieglojot transportlīdzekļu ražotāju CO_2 efektivitātes mērķu sasniegšanu.

CO_2 emisiju standarti, jaunu bezemisiju transportlīdzekļu piedāvāšana tirgū ir arī Atjaunojamo energoresursu direktīvas papildu pasākums, kas stimulē atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ieviešanu fondā esošajiem iekšdedzes motoru transportlīdzekļiem.

Pastāv svarīgas sinerģijas arī starp CO_2 emisiju standartiem, stiprināto emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu un Atjaunojamo energoresursu direktīvu. Emisijas kvotu tirdzniecības sistēma un Atjaunojamo energoresursu direktīva virzīs elektroenerģijas ražošanas dekarbonizāciju, lai bezemisiju transportlīdzekļus, kuru izmantošanu stimulē CO_2 emisiju standarti, aizvien vairāk darbinātu atjaunīgie energoresursi, tādējādi sasniedzot pilnīgu emisiju dekarbonizāciju no ieguves līdz patēriņam.

Svarīga sinerģija pastāv arī ar *Euro 7* emisijas tipa apstiprinājuma priekšlikumu, nodrošinot, ka visi transportlīdzekļi ir tik tīri, cik tehnoloģiski un ekonomiski iespējams. Tas ir īpaši svarīgi, jo pat bezemisiju transportlīdzekļi joprojām izdala mikroplastmasu no riepām un daļiņas no bremžu sistēmām. Šīs ar izplūdes gāzēm nesaistītās emisijas ir ierosināts regulēt ar *Euro 7*.

Visbeidzot, lai gan CO_2 emisiju standarti nodrošina bezemisiju transportlīdzekļu piedāvājumu, **Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula** ir papildu instruments, kas vajadzīgs, lai novērstu tirgus šķēršļus infrastruktūras ieviešanai.

Enerģijas nodokļu, ieguldījumu uzlādes un uzpildes infrastruktūrā, oglekļa jauno cenu noteikšanas un atjaunināto CO_2 standartu kombinācija noved pie līdzsvarotas un izmaksefektīvas autotransporta emisiju samazināšanas pieejas, kas novērš tirgus šķēršļus un nepilnības, kā arī sniedz ieguldītājiem pārliecību ieguldīt bezemisiju tehnoloģijās.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šis priekšlikums ir saskanīgs ar visām ES darbībām un politikas jomām un palīdz ES sasniegt paaugstināto 2030. gada mērķrādītāju un nodrošināt sekmīgu un taisnīgu pārkārtošanos uz 2050. gada klimatneitralitātes mērķrādītāju saskaņā ar Komisijas paziņojumu "Eiropas zaļais kurss".

Kopā ar paketē "Gatavi mērķrādītājam 55 %" iekļauto priekšlikumu, instrumentu *Next Generation EU*, plānu *REPowerEU* un daudzgadu finanšu shēmu 2021.–2027. gadam tas palīdzēs sasniegt divējādo zaļo un digitālo pārkārtošanos, uz kuru tiecas Eiropa. Šo rīcībpolitiku kombinācija paātrinās pāreju uz zaļu un ilgtspējīgu ekonomiku, sasaistot rīcību klimata politikas jomā un ekonomisko izaugsmi. Šī iniciatīva ir saskanīga arī ar Savienības zaļās ekonomikas un aprites ekonomikas, ilgtspējīgas un viedas mobilitātes rīcībpolitikām un Nulles piesārņojuma rīcības plānu[1]. Tā kā bezemisiju *HDV* ieviešanas paātrināšana samazinās gaisa piesārņojumu, līdztekus radot ieguvumus arī ūdenim un augsnei, jo tiks samazināts atmosfērisko nosēdumu radītais piesārņojums, iniciatīva palīdz sasniegt tīra gaisa mērķus, arī ievērot stingrākus gaisa kvalitātes standartus, saistībā ar Gaisa kvalitātes direktīvu ierosināto pārskatīšanu[2].

Saskaņā ar paziņojumu "**2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai**"[3] Komisija strādā kopā ar publiskajām iestādēm, ieinteresētajām personām un sociālajiem partneriem līdzradīšanas procesā, lai iezīmētu zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus, kas atbalstīs bezemisiju transportlīdzekļu ražošanas jaudas palielināšanu, alternatīvo degvielu infrastruktūras straujo ieviešanu un ar to saistīto darba ņēmēju kvalifikācijas celšanu un pārkvalifikāciju. Zaļā kursa

1 COM(2021) 400 final.
2 COM(2022) 542 final.
3 COM(2020) 350 final.

industriālais plāns[4] uzlabos Eiropas neto nulles emisiju industrijas konkurētspēju un atbalstīs ātru pārkārtošanos uz klimatneitralitāti. Šā plāna mērķis ir nodrošināt labvēlīgāku vidi ES ražošanas jaudas palielināšanai neto nulles emisiju tehnoloģijām un produktiem, kas vajadzīgi, lai sasniegtu Eiropas vērienīgos klimata mērķrādītājus.

Šī iniciatīva ir saskanīga arī ar ES pētniecības un inovācijas politiku. Atbalsts bezemisiju tehnoloģiju izstrādei tiks paredzēts arī ES Pētniecības un inovācijas pamatprogrammā, it sevišķi "Apvārsnis Eiropa" partnerībās.

Iniciatīva ir saskanīga ar ES finansējumu bezemisiju vai mazemisiju transportlīdzekļiem un tīram transportam. Finansējums no Kohēzijas fonda, Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Taisnīgas pārkārtošanās fonda kopā veido 8,2 miljardus EUR tīrai pilsētas transporta infrastruktūrai, 5,1 miljardu EUR tīram pilsētas transporta ritošajam sastāvam, 1,1 miljardu EUR alternatīvo degvielu infrastruktūrai, 408 miljonus EUR pilsētas transporta digitalizācijai saistībā ar siltumnīcefekta gāzu emisijām un 141 miljons EUR autotransporta digitalizācijai saistībā ar siltumnīcefekta gāzu emisijām. Turklāt atbalsts no Atveseļošanas un noturības mehānisma ir 7,7 miljardi EUR tīrai pilsētas transporta infrastruktūrai, 5,4 miljardi EUR tīram pilsētas transporta ritošajam sastāvam, 60 miljoni EUR transporta digitalizācijai, ja tie daļēji paredzēti siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai pilsētas transportā, 380 miljoni EUR transporta digitalizācijai, ja tie daļēji paredzēti siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai autotransportā, un 7,6 miljardi EUR bezemisiju vai mazemisiju transportlīdzekļiem.

2023. gada 12. janvārī stājās spēkā Ārvalstu subsīdiju regula. Šis jaunais noteikumu kopums, kas paredzēts, lai novērstu izkropļojumus, ko rada ārvalstu subsīdijas, ļaus ES palikt atvērtai tirdzniecībai un investīcijām, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem uzņēmumiem, kas darbojas vienotajā tirgū.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 192. pants. Saskaņā ar LESD 191. un 192. panta 1. punktu Eiropas Savienība palīdz cita starpā sasniegt šādus mērķus: saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti, sekmēt starptautiska mēroga pasākumus, risināt reģionālas un pasaules vides problēmas un jo īpaši cīnīties pret klimata pārmaiņām. LESD 192. pants bija gan Regulas (ES) 2019/1242, gan Regulas (ES) 2018/956 pamatā.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, ko nevar atrisināt, rīkojoties tikai valsts vai vietējā līmenī. Klimatrīcība ir jākoordinē Eiropas un, ja iespējams, pasaules mērogā. ES rīcība ir pamatota atbilstoši subsidiaritātei, kas aprakstīta Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā. Eiropas Savienība kopš 1992. gada izstrādā kopīgus risinājumus un cenšas panākt globālu rīcību klimata pārmaiņu problēmas risināšanā. Konkrētāk, rīcība ES līmenī nodrošinās, ka 2030. gadam izvirzītie un ilgtermiņa emisijas samazināšanas mērķi tiek sasniegti izmaksefektīvā veidā, vienlaikus nodrošinot taisnīgumu un vidisko integritāti. LESD 191. līdz 193. pants paredz un precizē ES kompetenci klimata pārmaiņu jomā.

[4] COM(2023) 62 final.

Ņemot vērā 2030. gada emisiju samazināšanas mērķrādītāju un līdz 2050. gadam sasniedzamo klimatneitralitātes mērķi, ir nepieciešama spēcīgāka ES rīcība, lai nodrošinātu pietiekami lielu autotransporta nozares devumu.

Lai gan valstu, reģionālās un vietējās iniciatīvas var izveidot sinerģiju, ar tām vien nepietiks, arī ņemot vērā kravu autopārvadājumiem raksturīgo starptautisko dimensiju. Koordinētas ES rīcības trūkums radītu iekšējā tirgus sadrumstalotības risku, kas saistīts ar valstu shēmu daudzveidību, atšķirīgajām iecerēm un plānošanas parametriem. Arī atsevišķas dalībvalstis pašas par sevi būtu pārāk mazs tirgus, lai virzītu pārmaiņas nozares līmenī un radītu apjomradītus ietaupījumus.

- **Proporcionalitāte**

Ar šo priekšlikumu tiek pārskatīti pašreizējie lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju standarti, lai veicinātu Klimata aktā noteikto klimata mērķu sasniegšanu. Šis priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam, jo tajā ir paredzēts tikai tas, kas ir vajadzīgs, lai sasniegtu Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķus izmaksefektīvā veidā, vienlaikus nodrošinot taisnīgumu un vidisko integritāti. Prognozētās papildu izmaksas, kas saistītas ar priekšlikumu, ir mazākas par sniegtajiem ieguvumiem.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Priekšlikums paredz grozīt Regulu (ES) 2019/1242, un tāpēc regula ir vienīgais piemērotākais juridiskais instruments.

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

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

HDV CO_2 standartu regula (ES) 2019/1242 tika pieņemta un stājās spēkā 2019. gadā. Tajā ir noteikti jauni saistoši CO_2 mērķrādītāji, kurus sāks piemērot no 2025. gada. Šajā posmā nav iespējams izvērtēt, cik rezultatīvi šie noteikumi ir piemēroti.

Tomēr pārskatīšana ir vajadzīga, lai regula atbilstu Eiropas zaļā kursa iecerēm un Eiropas Klimata akta stiprinātajiem emisiju samazināšanas mērķrādītājiem. Tika sagatavots šo izmaiņu ietekmes novērtējums.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Lai savāktu pierādījumus un nodrošinātu lielāku pārredzamību, Komisija no 2021. gada 20. decembra līdz 2022. gada 14. martam organizēja sabiedrisko apspriešanu. Detalizēts kopsavilkums un rezultāti ir izklāstīti šā priekšlikuma ietekmes novērtējuma 2. pielikumā. Precīzāk, Komisija lūdza sniegt atsauksmes šādām ieinteresētajām personām: dalībvalstīm (valsts, reģionālajām iestādēm), transportlīdzekļu ražotājiem, detaļu un materiālu piegādātājiem, transportlīdzekļu pircējiem (privātpersonām, uzņēmumiem, autoparku pārvaldības uzņēmumiem), energopiegādātājiem, vides, transporta un patērētāju nevalstiskajām organizācijām (“NVO”), sociālajiem partneriem, pētniecības un akadēmisko aprindu pārstāvjiem.

Papildus sabiedriskajai apspriešanai atsauksmes tika mēģināts iegūt arī šādā veidā: i) tikšanās ar būtiskajām nozares asociācijām, transportlīdzekļu ražotājiem, detaļu un materiālu piegādātājiem, pārvadātājiem, NVO, ii) dalībvalstu ieinteresēto personu vai iestāžu iesniegtie nostājas dokumenti. Turpmāk rezumēti galvenie iznākumi.

Vairums respondentu atbalstīja mērķi "izmaksefektīvi samazināt jaunu *HDV* radītās CO_2 emisijas atbilstīgi 2030. gada vispārējam klimata mērķrādītājam (vismaz par 55 %) un līdz 2050. gadam sasniedzamajam klimatneitralitātes mērķim".

Pārējos divus mērķus ("samazināt ES enerģijas patēriņu un atkarību no fosilo enerģiju importa" un "stiprināt tehnisko un rūpniecisko līderību un veicināt nodarbinātību ES *HDV* vērtību ķēdē") arī atbalstīja vairums respondentu, taču — salīdzinot ar pirmo mērķi — mazākā mērā.

Attiecībā uz darbības jomu visās ieinteresēto personu grupās vairums respondentu atbalstīja jaunu mērķrādītāju noteikšanu kravas automobiļiem virs 7,5 t, pilsētas autobusiem un tālsatiksmes autobusiem.

Attiecībā uz mērķrādītāju līmeņiem apspriešana atspoguļoja vispārēju atbalstu to stiprināšanai gan ilgtermiņā, gan īstermiņā. Vides NVO un bezemisiju transportlīdzekļu ražotāji aicināja īstenot vērienīgākās ieceres, savukārt transportlīdzekļu ražotāji, pārvadātāji, detaļu piegādātāji un degvielu piegādātāji atbalstīja mazāk vērienīgus mērķrādītājus. Visas ieinteresētās personas, izņemot pusi to pārvadātāju, kuri pauda dažādus viedokļus, uzskatīja, ka ir svarīgi noteikt standartus piekabēm un puspiekabēm. Apspriešana parādīja, ka pastāv dažādi viedokļi par CO_2 mērķrādītāju atbilstības uzskaites mehānisma iespējamu ieviešanu atjaunīgajām un mazemisiju degvielām.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Lai sagatavotu ekonomisko, sociālo un vides ietekmes kvantitatīvo novērtējumu, ietekmes novērtējums balstījās uz vairākiem modeļa "PRIMES" izstrādātajiem scenārijiem. Analīze tika papildināta, piemērojot citus modelēšanas instrumentus, piemēram, "E3ME" un "JRC DIONE" modeli.

SEG emisiju monitoringa dati un citi jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu parametri tika iegūti no dalībvalstu un ražotāju ziņotajiem ikgadējiem monitoringa datiem, kurus saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956 apkopo Eiropas Vides aģentūra ("EVA").

Pārējā informācija tika iegūta no pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti ar ārējiem darbuzņēmējiem.

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējuma pamatā ir integrēti modelēšanas scenāriji, kas atspoguļo dažādu politikas instrumentu mijiedarbību ar ekonomikas dalībniekiem, lai nodrošinātu papildināmību, saskaņotību un rezultativitāti 2030. un 2050. gada klimatisko ieceru realizēšanā. Šajos scenārijos ir ņemta vērā politika, kas 2021. gada jūlijā tika ierosināta kā daļa no tiesību aktu paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" un jaunākā plāna *REPowerEU*, kā arī ierosinātie jaunie *Euro 7* standarti.

Turklāt šim priekšlikumam pievienotais ietekmes novērtējums tika sagatavots un izstrādāts atbilstīgi piemērojamajām labāka regulējuma pamatnostādnēm. Regulējuma kontroles padome 2022. gada 16. septembrī sniedza negatīvu atzinumu. Pēc atkārtotas iesniegšanas padome 2022. gada 6. decembrī sniedza pozitīvu atzinumu ar atrunām.

Galīgajā versijā ir iekļauti padomes ieteiktie uzlabojumi.

Minētais jo īpaši attiecas uz turpmāk uzskaitītajiem galvenajiem punktiem:

- identificēt atlikušās CO_2 emisiju samazinājuma neatbilstības, kuras ar šo iniciatīvu paredzēts novērst,
- sīkāk aprakstīt pamatscenāriju,

- visatbilstošāko risinājumu kombināciju gadījumā sniegt papildinformāciju par kopējām izmaksām un ieguvumiem un par to proporcionalitāti,
- precizēt vēlamo risinājumu,
- apspriest ierobežojumus un riskus, kas izriet no iespējamas galveno tehnoloģiju un atbalsta infrastruktūru nepietiekamas izmantošanas, kā arī sniegt papildu analīzi par neskaidrībām, kas ietekmē rezultātus,
- turpināt attīstīt *HDV* nozares starptautisko konkurētspēju.

Politikas risinājumi

Ietekmes novērtējumā ir analizēti pa tēmām grupēti politikas risinājumi, kas paredzēti konstatēto problēmu novēršanai un politikas mērķu sasniegšanai.

1) CO_2 emisiju mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem (tvērums, līmeņi, laika grafiks, modalitātes)

Runājot par mērķrādītāju līmeņiem, apsvērtie risinājumi aptver trīs trajektorijas līdz 2040. gadam, atspoguļojot arī mērķi līdz 2050. gadam transporta radītās emisijas samazināt par 90 %.

Lai sniegtu ieguldījumu vispārējā 2030. gada palielinātā klimata ieceru līmeņa un 2050. gada klimatneitralitātes mērķa sasniegšanā, vēlamais risinājums ir, sākot no 2030. gada, ievērojami palielināt CO_2 mērķrādītājus ES autoparkā esošajiem jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un paplašināt tā piemērošanas jomu. Tas dos vajadzīgo virzību, lai paātrinātu tirgus apgādi ar bezemisiju transportlīdzekļiem, nodrošinās ieguvumus šo transportlīdzekļu lietotājiem, kā arī stimulēs inovāciju un tehnoloģisko līderību, vienlaikus ierobežojot ražotāju izmaksu pieaugumu. *HDV* standarti veicina arī gaisa piesārņojuma samazināšanu.

Attiecībā uz stingrāku mērķrādītāju ieviešanas laika grafiku vēlamais risinājums ir saglabāt regulatīvo pieeju tādu mērķrādītāju noteikšanā, kas samazinās ne biežāk kā ik pa 5 gadiem, lai ņemtu vērā autobūves nozares attīstības ciklus.

Iespējamie ieņēmumi no maksām par pārsniegtajām emisijām paliktu ES vispārējā budžetā. Citi aplūkotie risinājumi ievērojami palielinātu administratīvo slogu, nedodot tiešu labumu autobūves nozarei pārkārtošanās procesā.

Varētu ieviest iespēju gan ES, gan ārpus ES reģistrētiem maza apjoma ražotājiem piešķirt atkāpes mērķrādītāju.

2) Īpaši stimuli bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem (“*ZLEV*”)

Tika aplūkoti dažādi risinājumi saistībā ar *ZLEV* stimulu mehānismu — gan saistībā ar mehānisma veidu, gan transportlīdzekļa tipiem, uz kuriem tam vajadzētu attiekties. Vēlamais risinājums ir no 2030. gada atcelt *ZLEV* stimulu shēmu, jo *ZLEV* ieviešanu tirgū noteiks stingrāki CO_2 mērķrādītāji, kas piemērojami no minētā termiņa. Šādā veidā arī tiktu vienkāršoti tiesību akti un novērsts to rezultativitātes graušanas risks.

3) Mehānisms, ar kuru mērķrādītāju atbilstības novērtējumā ņem vērā atjaunīgo un mazoglekļa degvielu potenciālo devumu

Šajā sakarā tika aplūkoti divi risinājumi: vai nu oglekļa korekcijas koeficients, vai kreditēšanas shēma. Tomēr vēlamais risinājums nav iekļaut šādu uzskaites mehānismu, jo tas nebūtu izmaksefektīvi ne ražotājiem, ne pārvadātājiem, ne sabiedrībai kopumā, padarītu neskaidrus dažādu dalībnieku pienākumus saistībā ar mērķrādītāju sasniegšanu, grautu rezultativitāti un palielinātu administratīvo slogu un sarežģītību. Atjaunīgo un mazoglekļa

degvielu izmantošana tiek veicināta, pārskatot Atjaunojamo energoresursu direktīvu, ES emisiju tirdzniecību un Enerģijas nodokļu direktīvas.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

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

Salīdzinājumā ar pašreizējo regulu nav gaidāms, ka šis priekšlikums palielinās uzņēmumiem un iedzīvotājiem radītās administratīvās izmaksas. Turklāt, lai veicinātu vienkāršošanu, ir ierosināts no 2030. gada atcelt vienu spēkā esošo noteikumu, proti, *ZLEV* "bonusa" stimulu mehānismu, un ieviest atbrīvojumu maza apjoma ražotājiem.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā tiek ievērotas pamattiesības, un tas atbilst principiem, kas īpaši nostiprināti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā[5]. Jo īpaši tas veicina mērķi sasniegt augstu vides aizsardzības līmeni saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 37. pantā noteikto ilgtspējīgas attīstības principu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Ar lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijām saistītu dažādu datu kopu analīze un apstrāde ir būtiski elementi CO_2 emisiju standartu īstenošanā un izpildē. Ņemot vērā svarīgās juridiskās sekas, kas saistītas ar šo datu kopu analīzi un apstrādi, ir vajadzīgi centieni, lai nodrošinātu šādu darbību pareizību un uzticamību. Komisijā un Eiropas Vides aģentūrā varētu būt nepieciešami papildu resursi. Ietekme uz budžetu ir detalizēti aprakstīta tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā.

5. CITI ELEMENTI

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

Lai uzraudzītu Regulas (ES) 2019/1242 īstenošanu, jau ir izveidota stabila sistēma. Katru gadu dalībvalstis un ražotāji paziņo jaunreģistrētu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijas un degvielas patēriņu.

Katru gadu Komisija ar EVA atbalstu publicē iepriekšējā pārskata perioda galīgos uzraudzības datus, iekļaujot katra ražotāja sniegumu salīdzinājumā ar CO_2 mērķrādītājiem vai trajektoriju. Tiesību akti turpinās paļauties uz šo stabilo uzraudzības un atbilstības satvaru.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. panta 1. punkts: grozījums 1. pantā "Priekšmets un mērķi"

Ir grozīts 1. pants, lai paskaidrotu, ka priekšlikumā ir noteikta arī prasība veikt monitoringu un ziņot atsevišķus datus par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

1. panta 2. punkts: grozījums 2. pantā "Darbības joma"

Ir grozīts 2. pants, lai paplašinātu regulas piemērošanas jomu, paredzot plašāku Regulas 2018/956 darbības jomu un tagad iekļaujot arī piekabes, pilsētas autobusus, tālsatiksmes

[5] OV C 326, 26.10.2012., 391. lpp.

autobusus un cita veida kravas automobiļus. Atsauces uz Direktīvu 2007/46/EK[6] (Tipa apstiprināšanas pamatdirektīvu), kas tika atcelta 2020. gada 1. septembrī, ir aizstātas ar atsaucēm uz Tipa apstiprināšanas pamatregulu (ES) 2018/858[7], kas piemērojama, sākot ar minēto datumu. Uz transportlīdzekļiem, kas projektēti un konstruēti vai pielāgoti izmantošanai civilajā aizsardzībā, ugunsdzēsības dienestos un par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgajos spēkos, CO_2 emisiju mērķrādītāji neattiecas.

1. panta 3. punkts: grozījums 3. pantā "Definīcijas"

Ir atjauninātas vai pievienotas dažas definīcijas.

1. panta 4. punkts: jauns 3.a un 3.b pants

Ir pievienots 3.a pants, kurā noteikts, par cik konkrētos gados ir jāsamazina Savienības jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka īpatnējās CO_2 emisijas, un noteikts, kā šie mērķrādītāji iedalīti *HDV* apakšgrupām.

Tajā arī precizēts, ka mērķrādītāji neattiecas uz speciālajiem, paaugstinātas pārgājības, speciālajiem paaugstinātas pārgājības un profesionālajiem transportlīdzekļiem, piemēram, autoceltņiem, mežsaimniecības vai lauksaimniecības transportlīdzekļiem.

Regulas 3.b pantā ir noteiktas CO_2 emisiju prasības attiecībā uz Savienības jauno piekabju parku, kā arī bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītāji pilsētas autobusiem. Šo bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītāju nepiemēro autobusiem, kurus izmanto reģionālajiem un tālsatiksmes pasažieru pārvadājumiem un uz kuriem attiecas tikai 3.a pantā noteiktie CO_2 emisiju samazinājuma mērķrādītāji.

1. panta 6. punkts: grozījums 5. pantā "Bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi"

Ir grozīts 5. pants, lai 2029. gadā izbeigtu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu stimulu shēmu.

1. panta 7. punkts: grozījums 6. pantā "Ražotāja īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāji"

Ir grozīts 6. pants, lai ražotāja īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītājos iekļautu ar piekabēm saistītās CO_2 emisijas un bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītāju autobusiem.

1. panta 8. punkts: jauns 6.a pants "Transportlīdzekļu nodošana starp ražotājiem" un 6.b pants "Atbrīvojums ražotājiem, kuri ražo nelielu skaitu transportlīdzekļu"

Ir pievienots jauns 6.a pants, kas dod iespēju ražotājiem nodot atsevišķus transportlīdzekļus, lai aprēķinātu to vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, ievērojot konkrētus nosacījumus.

Ir pievienots jauns 6.b pants, kas dod iespēju ražotājiem, kuri ir atbildīgi par mazāk nekā 100 jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu reģistrēšanu ES, tikt atbrīvotiem no CO_2 emisiju mērķrādītājiem.

1. panta 9. punkts: grozījums 7. pantā "Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības"

---

6 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai.

7 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.

Ir grozīts 7. pants, lai ražotāji varētu ņemt vērā emisijas kredītvienības vai emisijas parādvienības arī pēc 2029. gada pārskata perioda. CO_2 emisiju samazināšanas trajektorija ir noteikta arī pārskata periodam no 2030. gada līdz 2040. gadam.

1. panta 10. punkts: jauns 7.a pants "Transportlīdzekļu attiecināšana uz ražotāju" un 7.b pants "M kategorijas transportlīdzekļu vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķināšana"

Ir pievienots 7.a pants, lai noteiktu, kā atbilstības novērtēšanai reģistrētos transportlīdzekļus attiecina uz ražotāju. Ir pievienots jauns 7.b pants, lai noteiktu, kā aprēķina vidējās īpatnējās CO_2 emisijas M kategorijas transportlīdzekļiem, ja primārā transportlīdzekļa ražotājs nav pabeigta transportlīdzekļa ražotājs.

1. panta 12. punkts: grozījums 9. pantā "Monitoringa datu verifikācija"

Ir grozīts 9. pants, lai ietvertu papildu gadījumus, kad tipa apstiprinātāja iestādēm un ražotājiem jāziņo Komisijai par visām atkāpēm no paziņotajiem datiem.

1. panta 13. punkts: grozījums 10. pantā "Atsauces CO_2 emisiju novērtēšana"

Ir grozīts 10. pants, lai ietvertu atsauces CO_2 emisiju novērtēšanu tām transportlīdzekļu apakšgrupām, kuras iekļautas paplašinātajā darbības jomā.

1. panta 14. punkts: grozījums 11. pantā "Datu un ražotāja rezultātu publicēšana"

Ir pievienots jauns punkts, lai ļautu Komisijai papildināt tajā pašā pantā minētos īstenošanas aktus, ja atsauces emisijas ir jākoriģē CO_2 noteikšanas procedūras grozījumu dēļ.

1. panta 15. punkts: grozījums 13. pantā "Ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju verifikācija"

Regulas 13. panta 3. punktam ir pievienots teikums, kurā noteikts pienākums atbildīgajai tipa apstiprinātājai iestādei izdot labojuma paziņojumu ar izlabotajiem datiem un nosūtīt šo paziņojumu Komisijai un attiecīgajām personām, ja datus tipa apstiprinājuma dokumentācijā nevar labot saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858.

1. panta 16. punkts: jauns 13.a–13.f pants

Ar 13.a–13.f pantu grozītajā Regulā (ES) 2019/1242 ir iekļauts Regulas (ES) 2018/956 4.–9. pants.

Jauns 13.a pants "Dalībvalstu veiktais monitorings un ziņošana"

Ir pievienots jauns 13.a pants, kas lielā mērā atbilst Regulas (ES) 2018/956 4. pantam, kurā noteikts pienākums dalībvalstīm veikt monitoringu un ziņot konkrētus datus par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Jauns 13.b pants "Ražotāju vai citu struktūru veiktais monitorings un ziņošana"

Ir pievienots jauns 13.b pants, kas lielā mērā atbilst Regulas (ES) 2018/956 5. pantam, kurā noteikts pienākums ražotājiem vai citām struktūrām veikt monitoringu un ziņot konkrētus datus par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Ir pievienots jauns punkts, kas precizē to ražotāju un citu struktūru pienākumus, kas atbildīgi par lielas noslodzes transportlīdzekļa noteikšanu.

Jauns 13.c pants "Centrālais reģistrs"

Ir pievienots jauns 13.c pants, kas lielā mērā atbilst Regulas (ES) 2018/956 6. pantam, kurā noteikts pienākums Komisijai uzturēt un atjaunināt centrālo reģistru.

Jauns 13.d pants "Uz ceļa veiktie verifikācijas testi"

Ir pievienots jauns 13.d pants, kas lielā mērā atbilst Regulas (ES) 2018/956 7. pantam; tajā Komisijai ir noteikts pienākums veikt uz ceļa veikto verifikācijas testu rezultātu monitoringu saskaņā ar Regulas (ES) 2018/956 7. pantu.

Jauns 13.e pants "Datu kvalitāte"

Ir pievienots jauns 13.e pants, kas lielā mērā atbilst Regulas (ES) 2018/956 8. pantam; tajā Komisijai, kompetentajām iestādēm un ražotājiem ir noteikts pienākums nodrošināt datu kvalitāti, pamatojoties uz īstenošanas aktu, kas jāpieņem Komisijai.

Jauns 13.f pants "Administratīvie naudas sodi"

Par administratīvajiem naudas sodiem ir pievienots jauns 13.f pants, kas atbilst Regulas (ES) 2018/956 9. pantam.

1. panta 17. punkts: grozījums 14. pantā "Grozījumi I un II pielikumā"

Regulas 14. pantā ir noteiktas visas Komisijas pilnvaras ar deleģētajiem aktiem grozīt tehniskos elementus pielikumos. Ar to tiek apvienotas iepriekš pastāvošās pilnvaras, kas piešķirtas ar Regulām (ES) 2018/956 un 2019/1242, un pievienotas jaunas pilnvaras, kas kļuva nepieciešamas ierosinātās regulas paplašinātās darbības jomas dēļ.

1. panta 18. punkts: grozījums 15. pantā "Pārskatīšana un ziņojums"

Regulas 15. pantā paredzēta ierosinātās regulas pārskatīšana 2028. gadā.

1. panta 19. punkts: grozījums 17. pantā "Deleģēto pilnvaru īstenošana"

Ir atjaunināts 2., 3. un 6. punkts, lai pievienotu atsauces uz pilnvarām, kas ietvertas jaunpievienotajos papildu pantos, kuros integrēta iepriekšējā Regula (ES) 2018/956 par monitoringu un ziņošanu.

Ar ***2. pantu*** atceļ Regulu (ES) 2018/956.

Ar ***3. pantu*** nosaka šīs regulas stāšanos spēkā.

2023/0042 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko Regulu (ES) 2019/1242 groza attiecībā uz CO_2 emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko atceļ Regulu (ES) 2018/956

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[1],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[2],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Komisijas 2019. gada 11. decembrī pieņemtajā paziņojumā "Eiropas zaļais kurss"[3] uzmanības centrā ir jautājums, kā risināt ar klimatu un vidi saistītas problēmas un sasniegt mērķus, kuri izvirzīti 2015. gada decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*) pieņemtajā Parīzes nolīgumā. Turklāt, ņemot vērā ļoti smago Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labklājību, Eiropas zaļā kursa nepieciešamība un nozīme ir tikai pieaugusi.

(2) Eiropas zaļais kurss apvieno visaptverošu tādu savstarpēji pastiprinošu pasākumu un iniciatīvu kopumu, kuru mērķis ir līdz 2050. gadam Savienībā panākt klimatneitralitāti, un tajā ir izklāstīta jauna izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā ekonomikas izaugsme ir atsaistīta no resursu izmantošanas. Tā mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt Savienības dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Tajā pašā laikā šī pārkārtošanās atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši ietekmē dažas neizdevīgā stāvoklī esošas grupas, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēkus, personas ar invaliditāti un personas ar rasu vai etnisko piederību minoritātei.

---

1 OV C [...], [...], [...]. lpp.
2 OV C [...], [...], [...]. lpp.
3 Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums "Eiropas zaļais kurss", COM(2019) 640 final.

Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša, nevienu neatstājot novārtā.

(3) Atjauninātajā nacionāli noteiktajā devumā, kas 2020. gada 17. decembrī tika iesniegts *UNFCCC* sekretariātam, Savienība apņēmās līdz 2030. gadam Savienības ekonomikas mēroga siltumnīcefekta gāzu neto emisijas samazināt vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

(4) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119[4] Savienība tiesību aktos ir nostiprinājusi mērķrādītāju līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti visas tautsaimniecības mērogā. Ar minēto regulu ir noteikta arī saistoša Savienības apņemšanās iekšzemes neto siltumnīcefekta gāzu emisijas (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas) līdz 2030. gadam samazināt par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

(5) Šāda emisiju samazinājuma sasniegšana jāsekmē visām ekonomikas nozarēm, arī autotransporta nozarei.

(6) 2021. gadā Eiropas Komisija pieņēma tiesību aktu paketi "Gatavi mērķrādītājam 55 %", kuras mērķis ir nodrošināt 2030. gada siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanu. Pakete aptver virkni rīcībpolitikas jomu. Svarīga paketes daļa ir Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1242[5] pārskatīšana.

(7) Paziņojumā *REPowerEU*[6] tika izklāstīts plāns, kā padarīt ES neatkarīgu no Krievijas fosilajiem energoresursiem krietni pirms šīs desmitgades beigām. Paziņojumā uzsvērts, ka cita starpā ir svarīgi vēl vairāk palielināt efektivitāti un samazināt fosilās degvielas patēriņu transporta nozarē, kur elektrifikāciju var kombinēt ar atjaunīga ūdeņraža izmantošanu, lai aizstātu fosilās degvielas izmantošanu.

(8) Lai palīdzētu līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu un ievērojot principu "energoefektivitāte pirmajā vietā", ir jāpastiprina Regulā (ES) 2019/1242 noteiktās emisiju samazināšanas prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Ir arī nepārprotami jānosaka virzība uz vēl lielākiem samazinājumiem pēc 2030. gada, kas palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi.

(9) Pastiprinātajām CO_2 emisiju samazināšanas prasībām būtu jāstimulē arvien lielāks bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars Savienības tirgū, vienlaikus nodrošinot ieguvumus lietotājiem un iedzīvotājiem gaisa kvalitātes un enerģijas ietaupījumu ziņā, kā arī nodrošinot turpmāku inovāciju autobūves vērtības ķēdē. Bezemisiju transportlīdzekļi pašlaik ietver akumulatoru elektrotransportlīdzekļus, degvielas elementa un citus ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, un tehnoloģiskas inovācijas turpinās.

---

4 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

5 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO_2 emisiju noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202. lpp.).

6 Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Plāns *REPowerEU*", COM(2022) 230 final, 18.5.2022.

(10) Ņemot vērā iepriekš minēto, periodam pēc 2030. gada būtu jānosaka jauni, pastiprināti CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šie mērķrādītāji būtu jānosaka tādā līmenī, kas dos spēcīgu signālu paātrināt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū un izmaksefektīvi stimulēt inovāciju bezemisiju tehnoloģijās.

(11) Atjauninātajā Jaunajā industriālajā stratēģijā[7] ir paredzēts partnerībā ar industriju, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām kopīgi radīt zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus. Šajā kontekstā tiek izstrādāts pārkārtošanās ceļš, kas nodrošinās, ka mobilitātes ekosistēma sekmē autobūves vērtības ķēdes pārkārtošanu. Šādā pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība būtu jāpievērš maziem un vidējiem uzņēmumiem autobūves piegādes ķēdē, apspriedēm ar sociālajiem partneriem, arī dalībvalstīm, un tajā būtu jāliek lietā arī Prasmju programma Eiropai, piemēram, tās Prasmju pilnveides pakta iniciatīva, lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai, kas vajadzīga zaļās un digitālās pārkārtošanās sakarā, un iniciatīvas "Talantu izmantošana ES reģionos" Talantu kultivēšanas mehānisms. Šādā ceļā būtu jāņem vērā arī attiecīgas Eiropas un nacionāla līmeņa darbības un stimuli, ar kuriem veicina bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā. Piemēram, dalībvalstīm varētu dot iespēju izmantot ierosināto Sociālo klimata fondu, lai palīdzētu mikrouzņēmumiem iegādāties bezemisiju autofurgonus un kravas automobiļus.

Zaļā kursa industriālais plāns[8] uzlabos Eiropas neto nulles emisiju industrijas konkurētspēju un atbalstīs ātru pārkārtošanos uz klimatneitralitāti. Šā plāna mērķis ir nodrošināt labvēlīgāku vidi ES ražošanas jaudas palielināšanai neto nulles emisiju tehnoloģijām un produktiem, kas vajadzīgi, lai sasniegtu Eiropas vērienīgos klimata mērķrādītājus.

(12) Savienības autoparka mērķrādītāji ir jāpapildina ar nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, kā noteikts Komisijas priekšlikumā regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu[9].

(13) Pārkārtošanās uz klimatneitralitāti prasa apjomīgas investīcijas elektrotīklos, piemēram, ir jāpalielina jauda, izturētspēja un uzkrāšanas kapacitāte, kā arī jāizveido papildu savienojumi. Attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ņemot vērā 3.a pantā ierosinātos mērķrādītāju līmeņus 2030. gadam, bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars to transportlīdzekļu kopskaitā, kas pārvietojas pa autoceļiem, kā arī elektroenerģijas patēriņš nozarē joprojām saglabāsies neliels. Tāpēc arī saistītā ietekme uz elektrotīklu joprojām būs neliela.

(14) Būtu jānodrošina pietiekama elastība, kas ražotājiem dotu iespēju laika gaitā pielāgot savu autoparku, lai izmaksefektīvi pārkārtotos uz bezemisiju transportlīdzekļiem, un tāpēc ir lietderīgi saglabāt pieeju, ka ik pēc pieciem gadiem tiek noteikti stingrāki mērķrādītāju līmeņi.

---

7 Komisijas paziņojums "2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai", COM(2021) 350 final, 2021. gada 5. maijs.

8 COM(2023) 62 final.

9 Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES, COM(2021) 559 final, 2021. gada 14. jūlijs.

(15) Ņemot vērā kopējā kravas automobiļu parka neviendabīgo struktūru, nav iespējams pilnībā paredzēt, vai visos nišas lietojumos tehnoloģiju pilnveide būs tik ātra, lai nodrošinātu, ka izpūtēja nulles emisijas tehnoloģija ir dzīvotspējīga izvēle. Te varētu būt runa, piemēram, par lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanu tālsatiksmes pārvadājumos specifiskā teritoriālajā morfoloģijā un meteoroloģiskos apstākļos vai autobusu un kravas automobiļu izmantošanu kritiskiem drošības un drošuma lietojumiem, kuru izpildi nevar nodrošināt ar izpūtēja nulles emisijas tehnoloģijām. Konkrēto transportlīdzekļu īpatsvaram visā lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā vajadzētu būt nelielam. Ņemot vērā minētos apsvērumus, 2040. gada mērķrādītājā būtu jāparedz zināma rezerve, ar kuru tiktu ņemta vērā vēl nenotikusī tehnoloģiju pilnveide.

(16) Līgumslēdzējām iestādēm vai līgumslēdzējiem līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanā par I pielikuma 4.2. punktā minēto transportlīdzekļu iegādi vai izmantošanu, būtu jāapsver piegādes noturība, arī ņemot vērā dokumentu "Norādījumi par trešo valstu pretendentu un preču iesaisti ES publiskā iepirkuma tirgū" (C(2019) 5494 final).

(17) Tā kā no 2030. gada Savienības autoparka mērķrādītāji kļūs stingrāki, ražotājiem Savienības tirgū būs jālaiž ievērojami vairāk bezemisiju transportlīdzekļu. Šādā kontekstā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu (*ZLEV*) stimulēšanas mehānisms vairs neatbildīs savam sākotnējam mērķim, un tas apdraudēs Regulas (ES) 2019/1242 iedarbīgumu. Tāpēc *ZLEV* stimulēšanas mehānisms no 2030. gada būtu jāatceļ.

(18) Saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 15. panta 4. punktu ir izvērtēta iespēja ieņēmumus no maksām par pārsniegtajām emisijām piešķirt konkrētam fondam vai relevantai programmai, un secinājums ir, ka tas būtiski palielinātu administratīvo slogu, bet nedotu tiešu labumu autobūves nozarei pārkārtošanās posmā. Tāpēc ieņēmumi no maksām par pārsniegtajām emisijām joprojām būtu jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 8. panta 4. punktu.

(19) Regulas priekšmets būtu jāpaplašina, lai tas aptvertu arī monitoringa un ziņošanas pienākumus, ko ar šo regulu integrē Regulā (ES) 2019/1242.

(20) Regula (ES) 2019/1242 būtu jāgroza, lai tās darbības joma sakristu ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/956[10] darbības jomu.

(21) Transportlīdzekļiem, uz kuriem neattiecas automobiļu tipa apstiprināšanas tiesību akti, piemēram, lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoriem, transportlīdzekļiem, kas konstruēti un izgatavoti bruņoto spēku vajadzībām, un kāpurķēžu transportlīdzekļiem, CO_2 emisijas netiek noteiktas, tāpēc minētajiem transportlīdzekļiem šajā regulā noteiktie CO_2 mērķrādītāji nav jāsasniedz.

Transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu vajadzībām un kam tipa apstiprināšana veikta brīvprātīgi, arī būtu jāatbrīvo no pienākuma sasniegt šajā regulā noteiktos CO_2 mērķrādītājus, lai neradītu stimulu šādiem transportlīdzekļiem vairs

[10] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/956 (2018. gada 28. jūnijs) par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu (OV L 173., 9.7.2018., 1. lpp.).

brīvprātīgi neveikt tipa apstiprināšanu, kam būtu negatīva ietekme uz drošumu un vidi; izņēmums ir gadījumi, kad šos transportlīdzekļus lūdz iekļaut ražotājs.

Dalībvalstīm vajadzētu būt arī tiesībām noteikt, ka no pienākuma sasniegt mērķrādītājus var atbrīvot transportlīdzekļus, kas nav specifiski konstruēti, bet ir reģistrēti civilās aizsardzības, ugunsdzēsības dienestu, par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku, bruņoto dienestu vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu vajadzībām, piemēram, parastus autobusus, ko izmanto policijas vai armijas spēku pārvadāšanai, ja tiek apliecināts, ka šāds atbrīvojums ir sabiedrības interesēs.

Šajā regulā noteiktie CO_2 mērķrādītāji nav jāsasniedz transportlīdzekļiem, kas pieder dažām transportlīdzekļu grupām, kurām tipa apstiprināšana tiek veikta, bet tehnisku iemeslu dēļ CO_2 emisijas pagaidām vēl netiek noteiktas. Tie ir, piemēram, tādi speciālie transportlīdzekļi kā autoceltņi, dažāda hidrauliskā aprīkojuma vedēji vai sevišķi lielas kravnesības transportlīdzekļi, tādi paaugstinātas pārgājības transportlīdzekļi kā transportlīdzekļi, ko izmanto derīgo izrakteņu ieguves, mežsaimniecības un lauksaimniecības vajadzībām, kā arī citi transportlīdzekļi ar nestandarta asu konfigurācijām, piemēram, transportlīdzekļi ar vairāk nekā 4 asīm vai vairāk nekā 2 dzenošajām asīm, mazi autobusi, kuru maksimālā masa ir mazāka par 7,5 t, un mazi kravas automobiļi, kuru maksimālā masa ir mazāka par 5 t.

Profesionālie transportlīdzekļi, piemēram, atkritumvedēji, pašizgāzēji vai betona maisītāji, no ražotāju vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķina būtu jāatbrīvo arī turpmāk.

(22) Būtu jāievieš dažas definīcijas, lai terminoloģiju saskaņotu ar terminoloģiju Savienības transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas tiesību aktos, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/858[11] un Komisijas Regulā (ES) 2017/2400[12].

(23) Sakarā ar jaunieviesto iespēju starp ražotājiem veikt transportlīdzekļu pārvietojumus un vajadzību piešķirt atbrīvojumu ražotājiem, kas ražo tikai nedaudzus transportlīdzekļus, Regulā (ES) 2019/1242 būtu jāpievieno termina "saistītu vienību grupa" definīcija, pēc būtības ievērojot terminoloģiju, kas izmantota Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/631[13] attiecībā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem.

(24) Lai noteiktu pienākumus atsevišķiem ražotājiem, Savienības mēroga CO_2 samazināšanas mērķrādītāji jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu parkam būtu jāizsaka apakšgrupām specifiskos samazinājuma mērķrādītājos; apakšgrupas būtu jānosaka, ņemot vērā tajās ietilpstošo transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus.

---

11 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.

12 Komisijas Regula (ES) 2017/2400 (2017. gada 12. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011 (OV L 349, 29.12.2017., 1. lpp.).

13 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO_2 emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

(25) Ar piekabēm saistītās CO_2 emisijas būtiski ietekmē mehānisko transportlīdzekļu kopējās CO_2 emisijas un enerģijas patēriņu, tāpēc arī piekabēm būtu jānosaka attiecīgi mērķrādītāji.

(26) Ņemot vērā apakšsektora tehnisko gatavību un nepieciešamību uzlabot gaisa kvalitāti pilsētās, būtu jānosaka obligāts jaunu bezemisiju pilsētas autobusu minimālais īpatsvars.

(27) Obligātajam bezemisiju pilsētas autobusu minimālajam īpatsvaram būtu jāatspoguļo sabiedrības vajadzība pēc sabiedriskā transporta par pieejamu cenu, arī lauku apvidos. Lielākam bezemisiju pilsētas autobusu piedāvājumam, kas izrietētu no šādas obligāta minimālā īpatsvara prasības, būtu pozitīvi jāietekmē iegādes izmaksas gan sākotnējās iegādes cenas, gan bezemisiju pilsētas autobusu kopējo uzturēšanas izmaksu ziņā, atspoguļojot fosilās degvielas izmaksu ietaupījumus, ko radīs to ekspluatācija. Šādu autobusu iegādes izmaksas var vēl vairāk samazināt ar kopīgiem pilsētas autobusu iepirkumiem, kuros varētu izmantot Tīru autobusu platformu, un dalībvalstis ierosināto Sociālo klimata fondu varētu izmantot, lai atbalstītu mazaizsargātus iedzīvotājus ar bezmaksas vai samazinātas cenas sabiedriskā transporta biļetēm vai abonementiem. Visbeidzot, uz reģionālajiem un tālsatiksmes autobusiem, arī pārvadājumiem lauku apvidos, joprojām attiecas lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemērojamie mērķrādītāji. Ar Sociālā klimata fonda atbalstu varētu risināt lauku apvidu specifiskās vajadzības un novērst mobilitātes iespēju nabadzību[14], nodrošinot piekļuvi sabiedriskajam transportam par pieejamu cenu.

(28) Bezemisiju un mazemisiju koeficients pēdējo reizi būtu jāpiemēro 2029. gada pārskata periodam, jo tiek uzskatīts, ka pēc minētā perioda šāds stimuls vairs nebūs vajadzīgs, lai veicinātu bezemisiju transportlīdzekļu ienākšanu tirgū.

(29) Tā kā atbilstības vajadzībām būtu jāapsver nevis juridiskas, bet gan komerciālas vienības, transportlīdzekļu uzskaites vajadzībām saskaņā ar Regulu (ES) 2019/1242 būtu jāatļauj saimnieciski saistītiem ražotājiem, nepārkāpjot noteiktus limitus, savā starpā veikt transportlīdzekļu pārvietojumus.

(30) Turklāt, lai stiprinātu jaunu bezemisiju tehnoloģiju izstrādi specializētos mazos un vidējos uzņēmumos, vajadzētu būt iespējai veikt bezemisiju transportlīdzekļu pārvietojumus arī starp nesavienotām struktūrām.

(31) Lai izvairītos no nesamērīgi augstām atbilstības nodrošināšanas izmaksām un samazinātu administratīvo slogu, ražotāji, kas ražo nedaudzus transportlīdzekļus, kuri atbilst konkrētām juridiskām prasībām, no pienākuma nodrošināt atbilstību CO_2 emisiju mērķrādītājiem būtu jāatbrīvo. Tā kā tiem ir jāpilda Regulā (ES) 2019/1242 noteiktie ziņošanas pienākumi, šo ražotāju kontrolēšanai ir piemērots mehānisms.

(32) Pašreizējās daudzgadu emisijas kredītvienību un emisijas parādvienību sistēmas darbības termiņš būtu jāpagarina līdz 2039. gadam, jo 2030.–2040. gada periodam joprojām tiek noteikti aizvien stingrāki emisiju samazināšanas mērķrādītāji, un, lai tos sasniegtu, ražotājiem šajā periodā jāveic uz nākotni vērsti tehniskie pilnveidojumi.

(33) Regulā (ES) 2019/1242 attiecībā uz katru transportlīdzekļu kategoriju būtu skaidri jānosaka, kas ir ražotājs, uz kuru transportlīdzeklis būtu jāattiecina; tādējādi tiktu ņemts vērā fakts, ka M kategorijas transportlīdzekļiem ir dažādas konfigurācijas.

---

[14] Saskaņā ar definīciju Sociālā klimata fonda regulas 2. panta 2.a) punktā.

(34) Noteikumiem par monitoringa datu verifikāciju būtu jāaptver arī iespējami šādu paziņoto datu kļūdu *ex post* labojumi un jānosaka, kā Komisijai ar šādiem labojumiem būtu jārīkojas, lai nodrošinātu automobiļu CO_2 emisiju mērķrādītāju sasniegšanu.

(35) Lai aptvertu transportlīdzekļu apakšgrupas, kuras Regulas 2019/1242 darbības jomā iekļautas nesen, būtu jāizdara grozījumi atsauces CO_2 emisiju novērtējumā.

(36) Monitorings un ziņošana, ko veic ražotāji un dalībvalstis, ir būtisks Regulas (ES) 2019/1242 īstenošanas priekšnosacījums. Regulas (ES) 2018/956 iekļaušanai Regulā (ES) 2019/1242 būtu jārada sinerģija un jādod iespēja noteikumus interpretēt, ņemot vērā abu regulu mērķus.

(37) Sakarā ar to, ka monitoringa un ziņošanas noteikumi tiek iekļauti Regulā (ES) 2019/1242, būtu jāizmanto iespēja minētos noteikumus nedaudz grozīt, ņemot vērā pieredzi, kas gūta pirmajos divos ziņošanas ciklos saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956.

(38) Ņemot vērā to, ka noteikšanu vairs neveiks ražotāji vieni paši, ziņošana par transportlīdzekļu CO_2 emisijām un citiem tehniskajiem datiem būtu jāattiecina ne tikai uz ražotājiem, bet arī uz tām struktūrām, kuras nosaka transportlīdzekļu sniegumu saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362[15]. Paziņojamajiem datiem būtu jāietver ražotāja uzskaites datne.

(39) Komisijai vajadzētu būt iespējai ņemt vērā tehnikas attīstību, kravu pārvadājumu loģistikas attīstību, pielāgojumus, kas vajadzīgi, balstoties uz šīs regulas piemērošanu un grozījumiem pamatā esošajos tipa apstiprināšanas tiesību aktos, un nodrošināt, ka datu prasības un monitoringa un ziņošanas procedūra laika gaitā joprojām ir relevantas, lai novērtētu lielas noslodzes transportlīdzekļu parka īpatsvaru CO_2 emisijās, nodrošināt datu pieejamību par jaunām un progresīvām CO_2 emisiju samazināšanas tehnoloģijām un par rezultātiem, kas gūti uz ceļa veiktos verifikācijas testos, un nodrošināt, ka aerodinamiskās pretestības vērtību diapazoni joprojām ir relevanti informācijas un salīdzināmības vajadzībām, kā arī papildināt noteikumus par administratīvajiem naudas sodiem.

(40) Minēto iemeslu dēļ būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu kritērijus, pēc kuriem definē transportlīdzekļu apakšgrupas un profesionālos transportlīdzekļus, dažādu spēka pārvada tehnoloģiju sniedzamību, ekspluatācijas profilu sarakstu un svērumu, lietderīgās slodzes, pasažieru skaitu, pasažieru masu, tehniski pieļaujamo maksimālo lietderīgo slodzi, tehniski pieļaujamo maksimālo pasažieru skaitu un kravas tilpumus transportlīdzekļu apakšgrupās, kā arī gada nobraukuma vērtības, grozītu šīs regulas pielikumos noteiktās datu prasības un monitoringa un ziņošanas procedūru, precizētu datus, kas dalībvalstīm jāpaziņo uz ceļa veikto verifikācijas testu rezultātu monitorēšanai, grozītu aerodinamiskās pretestības vērtību diapazonus un definētu ražotājiem piemērojamo administratīvo naudas sodu kritērijus, aprēķinu un iekasēšanas metodi. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu

[15] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/1362 (2022. gada 1. augusts), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes piekabju veiktspēju saistībā ar to ietekmi uz mehānisko transportlīdzekļu CO_2 emisijām, degvielas patēriņu, enerģijas patēriņu un bezemisiju sniedzamību un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2020/683 (OV L 205, 5.8.2022., 145. lpp.).

vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(41) Regula (ES) 2018/956 būtu jāatceļ, dodot laiku šīs regulas spēkā stāšanās brīdī ritošo pārskata periodu pabeigt saskaņā ar noteikumiem, kas bija piemērojami minētā pārskata perioda sākumā, un tas attiecas arī uz visu savākto datu pēcapstrādi. Tāpēc šī regula būtu jāpiemēro no nākamā pārskata perioda sākuma.

(42) Tāpēc Regula (ES) 2019/1242 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2019/1242

Regulu (ES) 2019/1242 groza šādi:

(1) regulas 1. pantu aizstāj ar šādu:

"1. pants

Priekšmets un mērķis

1. Šī regula nosaka CO_2 emisiju prasības jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuras palīdz sasniegt Regulā (ES) 2018/842[16] noteikto Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāju un Parīzes nolīguma[17] mērķus un nodrošina iekšējā tirgus pienācīgu darbību.

2. Šī regula nosaka arī prasības par to, kā ziņojamas Savienībā reģistrētu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijas un degvielas patēriņš.";

(2) regulas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Šo regulu piemēro jauniem transportlīdzekļiem, kuriem ir tipa apstiprinājums vai kuri ir apstiprināti individuāli saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858 vai kuriem saskaņā ar tās pašas regulas 2. panta 3. punktu tipa apstiprinājums nav vajadzīgs un kuri pieder pie šādām kategorijām:

a) M_2 un M_3,

b) N_1 transportlīdzekļi, kuri neietilpst Regulas (ES) 2019/631 darbības jomā, N_2 un N_3,

c) O_3 un O_4.

Minētos transportlīdzekļus šajā regulā sauc par lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Transportlīdzekļus, uz kuriem attiecas a) un b) apakšpunkts, sauc par lielas noslodzes mehāniskajiem transportlīdzekļiem.

Šajā regulā minētās transportlīdzekļu kategorijas ir transportlīdzekļu kategorijas, kas definētas Regulas (ES) 2018/858 4. pantā un tās I pielikumā.";

---

16 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 16, 19.6.2018., 26. lpp.).

17 OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.

b) panta 2. punktu groza šādi:

i) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"2. Šīs regulas vajadzībām 1. punktā minētos transportlīdzekļus konkrētā pārskata periodā uzskata par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem tad, ja attiecīgajā periodā tie Savienībā reģistrēti pirmo reizi un ja tie pirms tam nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības.";

ii) pievieno šādu daļu:

"Transportlīdzekļiem, kas pirmo reizi reģistrēti uz laiku, kas nepārsniedz vienu mēnesi, un reģistrēti vienīgi, lai tos pārvestu uz valsti ārpus Savienības, 1. punktu nepiemēro.";

c) pantā pievieno šādu 4., 5. un 6. punktu:

"4. Neatkarīgi no Regulas (ES) 2017/2400 2. panta 3. punkta uz apstiprinātiem transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas Regulas (ES) 2018/858 2. panta 3. punkta b) apakšpunkts, šīs regulas 3.a pantā noteiktie CO_2 emisiju mērķrādītāji neattiecas, ja vien ražotājs, ziņojot par transportlīdzekli saskaņā ar šīs regulas IV pielikuma B daļu, neizvēlas minētos transportlīdzekļus iekļaut īpatnējo CO_2 emisiju un mērķrādītāju aprēķinā.

5. Uz transportlīdzekļiem, kas nav minēti 4. punktā un kas reģistrēti, lai tos izmantotu civilās aizsardzības dienesti, ugunsdzēsības dienesti, sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēki, bruņotie dienesti vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesti, 3.a pantā noteiktie CO_2 emisiju mērķrādītāji neattiecas, ja dalībvalsts to norāda reģistrācijas un ziņošanas procesā, tādējādi saskaņā ar IV pielikuma A daļu paziņotajos datos apliecinot, ka transportlīdzekļa pielietojumam bezemisiju transportlīdzeklis neder vienlīdz labi un tālab minētajam pielietojumam reģistrēt transportlīdzekli ar iekšdedzes motoru ir sabiedrības interesēs.

6. 13.a–13.f pantā noteiktie ziņošanas pienākumi attiecas arī uz transportlīdzekļiem, uz kuriem saskaņā ar šā panta 4. un 5. punktu neattiecas CO_2 emisiju mērķrādītāji.";

(3) regulas 3. pantu groza šādi:

a) panta 1) punktu aizstāj ar šādu:

"1) atsauces CO_2 emisijas" ir visu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo CO_2 emisiju vidējā vērtība atsauces periodā katrā transportlīdzekļu apakšgrupā, un šo vērtību nosaka saskaņā ar I pielikuma 3. punktu;";

b) pantā iekļauj šādu 3.a) un 3.b) punktu:

"3.a) "pārskata periods" ir konkrēta gada periods no 1. jūlija līdz nākamā gada 30. jūnijam;

3.b) "atsauces periods" ir konkrēta gada pārskata periods, attiecībā pret kuru konkrētai transportlīdzekļu apakšgrupai saskaņā ar šo regulu ir noteikti regulatīvie samazināšanas pienākumi;";

c) panta 5) punktu aizstāj ar šādu:

“5) “īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītājs” ir atsevišķa ražotāja CO_2 emisiju mērķrādītājs, ko ik gadu saskaņā ar I pielikuma 4. punktu nosaka iepriekšējam pārskata periodam;”;

d) panta 9) punktu aizstāj ar šādu:

“9) “profesionāls transportlīdzeklis” ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, ko paredzēts izmantot īpašu pienākumu pildīšanai un kas saskaņā ar dalībvalstu paziņoto informāciju tā atbilstības sertifikātā atbilst I pielikuma 1.2. punktā noteiktajiem kritērijiem;”;

e) panta 10) punktu svītro;

f) pantā pievieno šādu 10.a) un 10.b) punktu:

“10.a) “ziņotājs” ir struktūra, kas ir atbildīga par datu paziņošanu Komisijai;

10.b) “lielas noslodzes transportlīdzekļa noteikšana” ir tā CO_2 emisiju vai ievades parametru noteikšana saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 9. pantu vai tā veiktspējas novērtējums attiecībā uz tā ietekmi uz CO_2 emisijām un degvielas patēriņu saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/1362 8. pantu;”;

g) panta 11) punktu aizstāj ar šādu:

“11) “bezemisiju transportlīdzeklis” ir šādi transportlīdzekļi:

a) lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis, kura CO_2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 9. pantu, nepārsniedz 5 g/(t·km) vai 5 g/(p·km);

b) lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis, kas atbilst šīs regulas I pielikuma 1.1.4. punkta nosacījumiem, ja CO_2 emisijas nav noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400;

c) piekabe, kura aprīkota ar ierīci, kas aktīvi atbalsta tās piedziņu, un kurai nav iekšdedzes motora vai kuras iekšdedzes motora emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem vai ANO EEK Noteikumiem (EK) Nr. 49, ir mazākas par 5 g CO_2/kWh;”;

h) panta 12) punktu aizstāj ar šādu:

“12) “mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis, bet kura īpatnējās CO_2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar I pielikuma 2.3.4. punktu, ir mazākas par pusi no tās transportlīdzekļu apakšgrupas visu transportlīdzekļu atsauces CO_2 emisijām, kurai pieder arī konkrētais lielas noslodzes transportlīdzeklis;”;

i) pantā pievieno šādu 16)–23) punktu:

“16) “lielas noslodzes transportlīdzekļa primārais transportlīdzeklis” ir Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 22) punktā definētais primārais transportlīdzeklis, kura simulācijai ir piešķirta tipiska virsbūve, kas atbilst lielas noslodzes transportlīdzekļa faktiskajai virsbūvei attiecībā uz tā grīdas (zema/augsta) un stāva (vienstāva/divstāvu) konfigurācijām un attiecīgā gadījumā jebkādiem citiem parametriem;

17) “vairākos posmos pabeigts transportlīdzeklis” ir vairākos posmos pabeigts transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 26) punktā;

18) “pabeigts transportlīdzeklis” ir pabeigts transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 27) punktā;

19) “paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis” ir paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 2.1. punktā;

20) “speciālais transportlīdzeklis” ir speciālais transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 31) punktā;

21) “speciālais paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis ” ir speciālais paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 2.3.1. punktā;

22) “atbilstības sertifikāts” ir atbilstības sertifikāts, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 5) punktā;

23) “publisks līgums” publiskā iepirkuma procedūru kontekstā, ja vien nav norādīts citādi, ir publisks līgums, kas definēts Direktīvas 2014/24/ES 2. panta 1. punkta 5) apakšpunktā, “līgumi”, kas definēti Direktīvas 2014/25/ES 2. panta 1) punktā, kā arī “koncesijas”, kas definētas Direktīvas 2014/23/ES 5. panta 1) punktā;”;

j) pievieno šādu daļu:

“Šajā regulā “saistītu ražotāju grupa” ir ražotājs un ar to saistītie uzņēmumi.

“Saistīti uzņēmumi” ir

a) uzņēmumi, kuros ražotājam tieši vai netieši ir

i) pilnvaras izmantot vairāk nekā pusi no balsstiesībām vai

ii) pilnvaras iecelt vairāk nekā pusi no uzņēmuma uzraudzības padomes, valdes vai uzņēmumu juridiski pārstāvošu struktūru locekļiem, vai

iii) tiesības pārvaldīt uzņēmuma darījumus;

b) uzņēmumi, kuriem attiecībā uz ražotāju tieši vai netieši ir a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras;

c) uzņēmumi, kuros b) apakšpunktā minētajam uzņēmumam tieši vai netieši ir a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras;

d) uzņēmumi, kuros ražotājam kopā ar vienu vai vairākiem a), b) vai c) apakšpunktā minētajiem uzņēmumiem vai kuros diviem vai vairākiem no iepriekš minētajiem uzņēmumiem kopā ir a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras;

e) uzņēmumi, kuros a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras kopīgi ir ražotājam vai vienam vai vairākiem ar to saistītajiem uzņēmumiem, kas minēti a)–d) apakšpunktā, un vienai vai vairākām trešām personām.”;

(4) iekļauj šādu 3.a–3.c pantu:

“3.a pants

CO_2 emisiju mērķrādītāji

1. Savienības jauno lielas noslodzes mehānisko transportlīdzekļu parka, izņemot speciālos, paaugstinātas pārgājības, speciālos paaugstinātas pārgājības un profesionālos transportlīdzekļus, vidējās CO_2 emisijas salīdzinājumā ar 2019. gada pārskata perioda vidējām CO_2 emisijām procentuāli samazina šādi:

a) transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH pārskata periodos 2025.–2029. gadā — par 15 %;

b) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos 2030.–2034. gadā — par 45 %;

c) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos 2035.–2039. gadā — par 65 %;

d) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos no 2040. gada — par 90 %.

2. Šos CO_2 emisiju mērķrādītājus transportlīdzekļu apakšgrupas palīdz sasniegt, kā noteikts I pielikuma 4.3. punktā.

3. CO_2 emisijas, kas saistītas ar Savienības jaunu piekabju parku, uzlabo saskaņā ar I pielikuma 4.3. punktu.

3.b pants

Bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītājs pilsētas autobusiem

1. Attiecībā uz I pielikuma 4.2. punktā minētajiem transportlīdzekļiem ražotāji nodrošina, ka to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā ir ievērots I pielikuma 4.3. punktā noteiktais bezemisiju transportlīdzekļu minimālais īpatsvars. Attiecībā uz jauniem pilsētas autobusiem bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars no 2030. gada pārskata perioda ir 100 %.

2. Dalībvalstis var nolemt no šajā pantā noteiktā pienākuma izslēgt nelielu daļu katrā pārskata periodā reģistrētu pilsētas autobusu, ja tiek apliecināts, ka transportlīdzekļa pielietojumam bezemisiju transportlīdzeklis neder vienlīdz labi un tālab sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu dēļ, ņemot vērā specifisku teritoriālo morfoloģiju vai meteoroloģiskos apstākļus, minētajam pielietojumam reģistrēt transportlīdzekli, kas nav bezemisiju transportlīdzeklis, ir sabiedrības interesēs.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, ar kuriem nosaka to transportlīdzekļu maksimālo īpatsvaru, ko dalībvalsts drīkst izslēgt, un sociālekonomiskās izmaksas un ieguvumus, ņemot vērā teritoriālo morfoloģiju un meteoroloģiskos apstākļus, kas pamato iepriekšējā daļā minēto izslēgšanu.

3. Attiecībā uz šajā pantā minēto transportlīdzekļu izmantošanu Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, ar kuriem nosaka kopīgas tehniskās specifikācijas, arī standartus, attiecībā uz:

a) uzlādes un uzpildes infrastruktūras un transportlīdzekļu tehnisko un atklāto sadarbspēju fizisko savienojumu un informācijas apmaiņas ziņā;

b) ģenerēto datu drošu un aizsargātu kopīgošanu un izmantošanu.

3.c pants

Publiskā iepirkuma procedūras

1. Līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji 3.b pantā minēto transportlīdzekļu iepirkuma vai izmantošanas publisko līgumu slēgšanas tiesības piešķir, balstoties uz saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu, kas ietver piedāvājuma labāko cenas un kvalitātes attiecību un ieguldījumu piegādes drošībā, saskaņā ar relevantajiem starptautiskajiem tiesību aktiem.

2. Piedāvājuma ieguldījumu piegādes drošībā novērtē, *inter alia* balstoties uz šādiem elementiem:

a) to produktu vai piedāvājumu daļa, kuru izcelsme ir trešās valstis, ko nosaka saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 952/2013;

b) ierobežojoša vai kropļojoša pasākuma ieviešana trešās valstīs attiecībā uz šādiem transportlīdzekļiem vai uzlādes un uzpildes infrastruktūras un transportlīdzekļu tehnisko un atklāto sadarbspēju;

c) būtisko rezerves daļu pieejamība tā aprīkojuma funkcionēšanai, uz kuru piedāvājums attiecas;

d) pretendenta apņemšanās, ka iespējamas izmaiņas tā piegādes ķēdē līguma izpildes laikā līguma izpildi neietekmēs negatīvi;

e) sertifikāti vai dokumenti, kas apliecina, ka veids, kā pretendenta piegādes ķēde organizēta, pretendentam ļaus izpildīt piegādes drošības prasību.

3. Saskaņā ar 3.b pantu piešķiršanas kritērijos piedāvājuma ieguldījumam piegādes drošībā piešķir svērumu 15–40 %.”;

(5) regulas 4. panta pirmās daļas a) punktu aizstāj ar šādu:

“a) datus, kas paziņoti par ražotāja jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti iepriekšējā pārskata periodā; un”;

(6) regulas 5. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. No 2020. gada 1. jūlija un katram nākamajam pārskata periodam līdz 2029. gada pārskata periodam Komisija katram ražotājam nosaka bezemisiju un mazemisiju koeficientu iepriekšējam pārskata periodam.

Bezemisiju un mazemisiju koeficientā ņem vērā visu ražotāja autoparkā esošo bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu un CO_2 emisijas.”;

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. 2025.–2029. gada pārskata periodiem bezemisiju un mazemisiju koeficientu nosaka saskaņā ar I pielikuma 2.3.2. punktu, balstoties uz etalonu 2 %.”;

c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Ar bezemisiju un mazemisiju koeficientu ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas samazina par ne vairāk kā 3 %. N kategorijas bezemisiju transportlīdzekļu, neskaitot transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-

RD, 10-LH piederīgos transportlīdzekļus, devums minētajā koeficientā ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas samazina par ne vairāk kā 1,5 %.";

(7) regulas 6. pantu aizstāj ar šādu:

"6. pants

Ražotāja īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāji

2025. gada pārskata periodam un katram nākamajam pārskata periodam Komisija katram ražotājam nosaka īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāju iepriekšējam pārskata periodam. Minēto īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāju nosaka saskaņā ar I pielikuma 4.1. punktu.";

(8) iekļauj šādu 6.a un 6.b pantu:

"6.a pants

Transportlīdzekļu pārvietojumi starp ražotājiem

1. Lai aprēķinātu ražotāju vidējās īpatnējās CO_2 emisijas saskaņā ar 4. pantu un I pielikuma 2.2. punktu, starp ražotājiem var veikt atsevišķu transportlīdzekļu pārvietojumus, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

   a) attiecībā uz visiem pārvietojumiem: pieprasījumu kopīgi iesniedz pārvietojošais ražotājs un saņemošais ražotājs;

   b) ja tiek veikts tādu transportlīdzekļu pārvietojums, kas nav bezemisiju transportlīdzekļi, pārvietojošajam ražotājam un saņemošajam ražotājam jābūt piederīgam saistītu ražotāju grupai;

   c) ja tiek veikts bezemisiju transportlīdzekļu pārvietojums starp ražotājiem, kas nav piederīgi saistītu ražotāju grupai: pārvietoto bezemisiju transportlīdzekļu skaits nedrīkst pārsniegt 5 % no visiem saņēmēja ražotāja jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti konkrētā pārskata periodā.

   Ražotāji pārvietojumu pieprasījumus paziņo Komisijai, izmantojot Komisijas nodrošinātos elektroniskos rīkus.

2. Ja Komisija uzskata, ka pārvietošanas nosacījumi ir izpildīti, tā pārvietotos transportlīdzekļus neņem vērā pārvietojošā ražotāja relevanto vērtību aprēķinā, bet tos ņem vērā saņemošā ražotāja relevanto vērtību aprēķinā.

6.b pants

Atbrīvojums, ko piemēro ražotājiem, kuri ražo nedaudzus transportlīdzekļus

1. Ja konkrētā pārskata periodā kādam ražotājam ir reģistrēti mazāk nekā 100 jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu, vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, kas minētas 4. pantā un I pielikuma 2.7. punktā, un īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītājus, kas minēti 6. pantā un I pielikuma 4.1. punktā, attiecīgajā pārskata periodā uzskata par "0".

2. Vidējo īpatnējo CO_2 emisiju un īpatnējo CO_2 emisiju vērtības par attiecīgajiem ražotājiem un pārskata periodiem 11. pantā paredzētajā publikācijā neiekļauj.

3. 1. punktā noteikto atbrīvojumu konkrētā pārskata periodā nepiemēro nevienā no šādiem gadījumiem:

   a) pēc ražotāja pieprasījuma,

   b) ja ražotājs pieprasa transportlīdzekļu pārvietojumu saskaņā ar 6.a pantu,

c) ja ražotājs ir daļa no saistītu ražotāju grupas, kas minētajā pārskata periodā kolektīvi reģistrēja vairāk nekā 100 transportlīdzekļu, vai ar citu ražotāju, kuram 1. punktā minētais atbrīvojums nav piemērojams.

4. Ražotāji, kas ir daļa no grupas 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē, informē Komisiju, ja tie konkrētā pārskata periodā reģistrējuši mazāk nekā 100 transportlīdzekļu.

5. Ražotāji, uz kuriem 1. punktā noteiktais atbrīvojums neattiecas, katrā pārskata periodā informē Komisiju par visiem saviem saistītajiem uzņēmumiem, kas atbilst 1. punktā noteiktajiem atbrīvojuma nosacījumiem.

6. Ražotāji vajadzīgo informāciju Komisijai paziņo, izmantojot Komisijas nodrošinātos elektroniskos rīkus.";

(9) regulas 7. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta pirmās daļas ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

"Lai pārbaudītu, vai ražotājs 2025.–2039. gada pārskata periodos ir ievērojis tam noteiktos īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītājus, ņem vērā ražotāja emisijas kredītvienības vai parādvienības, kas noteiktas saskaņā ar I pielikuma 5. punktu un kas atbilst ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitam pārskata periodā, kurš reizināts ar:";

b) panta 1. punkta otrajā daļā "2029" aizstāj ar "2039";

c) panta 1. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

"Emisijas parādvienības iegūst 2025.–2039. gada pārskata periodos. Tomēr kopējās ražotāja emisijas parādvienības nepārsniedz 5 % no ražotāja īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāja, kas reizināts ar ražotāja lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu minētajā periodā ("emisijas parādvienību limits").";

d) panta 1. punkta ceturto daļu aizstāj šādu:

"Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības, kas iegūtas 2025.–2039. gada pārskata periodos, attiecīgā gadījumā no viena pārskata perioda pārnes uz nākamo pārskata periodu. Tomēr, ja kādas emisijas parādvienības ir atlikušas, tās 2029., 2034. un 2039. gada pārskata periodā nodzēš.

e) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. CO_2 emisiju samazināšanas trajektorijas katram ražotājam nosaka saskaņā ar I pielikuma 5.1. punktu, balstoties uz šādām lineārām trajektorijām:

a) starp atsauces CO_2 emisijām un CO_2 emisiju mērķrādītāju 2025. vai 2030. gada pārskata periodam, kas norādīts 3.a panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā,

b) starp CO_2 emisiju mērķrādītāju 2025. gada pārskata periodam un CO_2 emisiju mērķrādītāju 2030. gada pārskata periodam, kas norādīts 3.a panta 1. punkta b) apakšpunktā,

c) starp CO_2 emisiju mērķrādītāju 2030. gada pārskata periodam un CO_2 emisiju mērķrādītāju 2035. gada pārskata periodam, kas norādīts 3.a panta 1. punkta c) apakšpunktā,

d) starp CO_2 emisiju mērķrādītāju 2035. gada pārskata periodam un CO_2 emisiju mērķrādītāju 2040. gada pārskata periodam, kas norādīts 3.a panta 1. punkta d) apakšpunktā.";

(10) iekļauj šādu 7.a un 7.b pantu:

"7.a pants

Transportlīdzekļu attiecināšana uz ražotāju

Aprēķinot 4. pantā minētās vidējās īpatnējās CO_2 emisijas un 6. pantā minētos īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītājus, konkrētā pārskata periodā reģistrētos transportlīdzekļus attiecina uz šādiem ražotājiem:

a) N kategorijas transportlīdzekļu gadījumā – uz transportlīdzekļa ražotāju, kas definēts Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 4.a) punktā;

b) M kategorijas transportlīdzekļu gadījumā – uz primārā transportlīdzekļa ražotāju, kas definēts Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 29) punktā;

c) O kategorijas transportlīdzekļu gadījumā – uz transportlīdzekļa ražotāju, kas definēts Īstenošanas regulas (ES) 2022/1362 2. panta 5) punktā.

7.b pants

M kategorijas transportlīdzekļu vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķināšana

M kategorijas transportlīdzekļiem piemēro šādus noteikumus:

a) ražotāja apakšgrupas vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķināšanai M kategorijas jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli ar tā īpatnējām CO_2 emisijām kā pabeigtam vai vairākos posmos pabeigtam transportlīdzeklim ņem vērā I pielikuma 2.2.2. punktā un neņem vērā I pielikuma 2.2.3. punktā;

b) tomēr pēc 7.a panta b) punktā minētā ražotāja pieprasījuma, ievērojot 3. punktā izklāstīto nosacījumu, M kategorijas jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli ar tā primārā transportlīdzekļa īpatnējām CO_2 emisijām ņem vērā I pielikuma 2.2.3. punktā un neņem vērā I pielikuma 2.2.2. punktā;

c) šā panta b) punktā minēto pieprasījumu attiecībā uz M kategorijas jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli nepieņem, ja tā ražotājs, kas definēts 7.a panta b) punktā, un tā pabeigtā vai vairākos posmos pabeigtā transportlīdzekļa ražotājs, kas definēts Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 4.a punktā, ir saistīti uzņēmumi vai viena un tā pati juridiskā persona. Iesniegdams minēto pieprasījumu, ražotājs apliecina, ka minētais nosacījums ir spēkā, un pēc pieprasījuma sniedz Komisijai apliecinošu informāciju;

d) Komisija ar Aģentūras atbalstu savlaicīgi elektroniskā formātā dara pieejamus rīkus un procedūras norādījumus, kas vajadzīgi, lai ražotāji b) punktā minētos pieprasījumus varētu iesniegt.";

(11) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta a) apakšpunktā "līdz 2029. gadam" aizstāj ar "un turpmāk";

b) panta 1. punkta b) apakšpunktu svītro;

c) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Uzskata, ka ražotājam ir CO_2 emisiju pārsniegums, jebkurā no turpmāk minētajiem gadījumiem:

a) ja kādā no 2025.–2028. gada, 2030.–2033. gada, 2035.– 2038. gada pārskata periodiem emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, pārsniedz 7. panta 1. punkta trešajā daļā minēto emisijas parādvienību limitu;

b) ja 2029., 2034., 2039. un 2040. gada pārskata periodā emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, ir pozitīva;

c) ja 2041. gada pārskata periodā un turpmākajos pārskata periodos ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz tā īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāju.";

(12) regulas 9. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Tipa apstiprinātājas iestādes un ražotāji Komisijai nekavējoties ziņo par jebkuru no šādām novirzēm no ziņotajiem datiem:

a) ja saskaņā ar šīs regulas 13. pantā minēto procedūru veikto verifikāciju rezultātā ekspluatācijā esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju vērtības atšķiras no vērtībām, kas norādītas atbilstības sertifikātos vai Regulas (ES) 2017/2400 9. panta 4. punktā minētajā klientam paredzētās informācijas datnē;

b) ja konstatētas kļūdas CO_2 noteikšanā, kuras radušās nepareizu ievaddatu vai citu iemeslu dēļ;

c) ja konstatētas kļūdas CO_2 monitorēšanā un ziņošanā;

d) ja ir jebkādas citas novirzes, kas nav minētas a), b) un c) apakšpunktā.";

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Komisija 1. punktā minētās novirzes ņem vērā ražotāja vidējo īpatnējo CO_2 emisiju un atsauces CO_2 emisiju aprēķina vajadzībām un apsver iespēju izdarīt attiecīgas izmaiņas lēmumos, kas pieņemti saskaņā ar 11. pantu. Komisijai novirzes nav obligāti jāņem vērā, ja pēc ražotāja vidējo īpatnējo CO_2 emisiju vai atsauces CO_2 emisiju pārrēķina novirze ir mazāka par 0,1 %.";

(13) regulas 10. pantu aizstāj ar šādu:

"10. pants

Atsauces CO_2 emisiju novērtēšana

1. Lai nodrošinātu to transportlīdzekļu apakšgrupu atsauces CO_2 emisiju grodumu un reprezentativitāti, kurām saskaņā ar I pielikuma 3.2. punktu kā atsauces periodu piemēro 2024. gada pārskata periodu vai vēlāku pārskata periodu, Komisija novērtē, kā piemēroti nosacījumi, saskaņā ar kuriem noteiktas atsauces CO_2 emisijas, un nosaka, vai minētās emisijas nav nepamatoti palielinātas, un, ja tā, kā tās ir jālabo.

2. Ja Komisija secina, ka visas atsauces emisijas vai to daļa ir jālabo, tā saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņem īstenošanas aktu, ar kuru veic minētos labojumus.";

(14) regulas 11. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

"Sarakstā, kas jāpublicē līdz tā gada 30. aprīlim, kurš seko gadam, kurā beidzies atsauces periods, iekļauj minētajā pārskata periodā noteiktās atsauces CO_2 emisijas.";

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Komisija īstenošanas aktus, kas pieņemti saskaņā ar 1. punktu, groza šādi:

a) ja Regulā (EK) Nr. 595/2009 minētās tipa apstiprināšanas procedūras, izņemot grozījumus, kas saistīti ar CO_2 emisiju noteikšanai izmantotajām lietderīgās slodzes un pasažieru skaita vērtībām, tiek grozītas tā, ka saskaņā ar šo punktu noteikto reprezentatīvo transportlīdzekļu CO_2 emisiju līmenis palielinās vai samazinās par vairāk nekā 5 g CO_2/km, tad:

i) saskaņā ar II pielikuma 1. punktu aprēķina koriģētās atsauces emisijas;

ii) jaunās vērtības publicē kā iepriekšējo vērtību papildinājumu, norādot pārskata periodu, kad tās piemērojamas pirmo reizi;

b) ja saskaņā ar 14. panta 1. punkta a)–f) apakšpunktu grozīti pielikumi, tad:

i) iepriekš publicētās atsauces CO_2 emisijas saskaņā ar I pielikumu pārrēķina, ņemot vērā parametrus, kas grozīti saskaņā ar kādu no 14. panta 1. punkta a)–f) apakšpunkta apakšpunktiem;

ii) pārrēķināto atsauces CO_2 emisiju kopumu publicē, un no pārskata perioda, kurā saskaņā ar 14. panta 1. punkta a)–f) apakšpunktu grozītos parametrus piemēro pirmo reizi, tas aizstāj iepriekšējo atsauces emisiju kopumu.";

c) pievieno šādu daļu:

"3. Ja tiek veikti 2. punkta a) apakšpunktā minētie tipa apstiprināšanas procedūru grozījumi, grozošajā īstenošanas aktā vai nu precizē, vai nosaka metodiku, kā definēt vienu vai vairākus transportlīdzekļu apakšgrupai reprezentatīvus transportlīdzekļus, arī to statistiskos svērumus un lietderīgās slodzes un pasažieru skaita vērtības, kuras jāizmanto CO_2 emisiju noteikšanai, pamatojoties uz kā, nosaka 2. punkta a) apakšpunktā minēto korekciju, ņemot vērā monitoringa datus, kas paziņoti saskaņā ar šo regulu, un transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus, kas uzskaitīti Regulas (ES) 2017/2400 12. panta 1. punktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas noteikta šīs regulas 16. panta 2. punktā.";

(15) regulas 13. panta 3. punktam pievieno šādu teikumu:

"Ja datus klientam paredzētās informācijas datnēs, atbilstības sertifikātos un individuālas apstiprināšanas sertifikātos nav iespējams labot saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, atbildīgā tipa apstiprinātāja iestāde izdod paziņojumu par labojumu, kurā norāda labotos datus, un šo paziņojumu nosūta Komisijai un attiecīgajām pusēm.";

(16) iekļauj šādu 13.a–13.f pantu:

"13.a pants

Dalībvalstu veiktais monitorings un ziņošana

1. Sākot no [*PB ieraksta gadu: ja regula stājas spēkā pirms 1. jūlija, ieraksta regulas spēkā stāšanās gadu -1 gads; ja regula stājas spēkā pēc 30. jūnija, ieraksta nākamo gadu*] gada pārskata perioda, dalībvalstis monitorē IV pielikuma A daļā norādītos datus, kas attiecas uz jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri Savienībā reģistrēti pirmo reizi.

Sākot ar 2020. gadu, dalībvalstu kompetentās iestādes līdz katra gada 30. septembrim minētos datus par iepriekšējo pārskata periodu no 1. jūlija līdz 30. jūnijam paziņo Komisijai saskaņā ar V pielikumā izklāstīto ziņošanas procedūru.

2. Kompetentās iestādes, kas ir atbildīgas par datu monitoringu un ziņošanu saskaņā ar šo regulu, ir iestādes, ko dalībvalstis izraudzījušās saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 7. panta 6. punktu.

3. Šajā pantā noteiktais pienākums ir piemērojams transportlīdzekļiem, kas konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēku vajadzībām, ja vien tie nav atbrīvoti, pamatojoties uz citiem noteikumiem.

4. Šajā pantā noteiktais pienākums ir piemērojams transportlīdzekļiem, kas reģistrēti izmantošanai civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu un sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēku vajadzībām, kā arī transportlīdzekļiem, kas reģistrēti izmantošanai bruņoto dienestu vajadzībām, neatkarīgi no tā, vai tie ir atbrīvoti no 3.a panta piemērošanas, – ja vien tie nav atbrīvoti, pamatojoties uz citiem noteikumiem.

13.b pants

Ziņošana, ko veic ražotāji vai citas struktūras, kuras atbildīgas par lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju noteikšanu

1. Ražotāji vai citas struktūras, kuras atbildīgas par lielas noslodzes transportlīdzekļa noteikšanu un kurām adresēti Regulas (ES) 2017/2400 9. pantā vai Īstenošanas regulas (ES) 2022/1362 8. pantā noteiktie pienākumi, datus par jauno lielas noslodzes transportlīdzekli paziņo saskaņā ar IV pielikuma B daļā izklāstītajiem noteikumiem.

Minētos datus tie katru gadu līdz 30. septembrim paziņo Komisijai saskaņā ar V pielikumā noteikto ziņošanas procedūru par katru jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli, kura raksturlielumu noteikšanas vai novērtēšanas datums iekrīt pārskata periodā, kas beidzas 30. jūnijā.

Šo punktu nepiemēro ražotājiem vai citām struktūrām, kam saskaņā ar 6.b pantu piešķirts atbrīvojums.

2. Katrs ražotājs vai cita struktūra 1. punkta nozīmē datu paziņošanas vajadzībām saskaņā ar šo regulu izraugās kontaktpunktu.

3. Ziņošanas pienākums 13.a panta 3. un 4. punktā attiecas uz ražotājiem un citām struktūrām 1. punkta nozīmē.

13.c pants

Centrāls lielas noslodzes transportlīdzekļu datu reģistrs

1. Komisija uztur centrālu reģistru, kurā glabā lielas noslodzes transportlīdzekļu datus (“reģistrs”), kas tiek paziņoti saskaņā ar 13.a un 13.b pantu.

Reģistrs ir publiski pieejams, izņemot V pielikuma 3.2.2. punktā minētos datu ierakstus.

Attiecībā uz IV pielikuma B daļas 2. punktā norādīto datu ierakstu Nr. 23 vērtību dara publiski pieejamu IV pielikuma C daļā noteiktajā diapazona formātā.

2. Reģistru Komisijas vārdā pārvalda Aģentūra.

13.d pants

Uz ceļa veiktu verifikācijas testu rezultātu monitorings

1. Komisija monitorē Regulas (EK) Nr. 595/2009 satvarā uz ceļa veikto verifikācijas testu rezultātus – ja tie ir pieejami –, lai verificētu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijas un degvielas patēriņu.

2. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar 17. pantu, lai papildinātu šo regulu, norādot datus, kas dalībvalstu kompetentajām iestādēm jāpaziņo šā panta 1. punkta vajadzībām.

13.e pants

Datu kvalitāte

1. Kompetentās iestādes un ražotāji ir atbildīgi par to, lai dati, kurus tie paziņo saskaņā ar 13.a un 13.b pantu, būtu pareizi un kvalitatīvi. Tie bez kavēšanās informē Komisiju par jebkādām kļūdām, kas atklātas paziņotajos datos.

2. Komisija veic pati savu saskaņā ar 13.a un 13.b pantu paziņoto datu kvalitātes verifikāciju.

3. Ja Komisija tiek informēta par kļūdām datos vai tā pēc pašas veiktas verifikācijas datu kopā konstatē neatbilstības, tā vajadzības gadījumā veic pasākumus, kas nepieciešami, lai labotu 13.c pantā minētajā reģistrā publicētos datus.

4. Komisija šā panta 2. un 3. punktā minētos verifikācijas un labojumu pasākumus var noteikt ar īstenošanas aktiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 16. pantā minēto pārbaudes procedūru.

13.f pants

Administratīvie naudas sodi

1. Komisija var piemērot administratīvu naudas sodu katrā no šiem gadījumiem:

a) ja tā konstatē, ka dati, kurus ražotājs paziņojis saskaņā ar šīs regulas 5. pantu, atšķiras no datiem, kas izriet no ražotāja uzskaites datnes vai no motora tipa apstiprinājuma sertifikāta, kurš izdots Regulas (EK) Nr. 595/2009 satvarā, un novirze ir tīša vai pieļauta rupjas neuzmanības dēļ;

b) ja dati nav iesniegti termiņā, kas ir piemērojams saskaņā ar 5. panta 1. punktu, un kavējumam nav pienācīga attaisnojuma.

Komisija a) apakšpunktā minēto datu verificēšanas vajadzībām apspriežas ar relevantajām apstiprinātājām iestādēm.

Administratīvie naudas sodi ir iedarbīgi, samērīgi un atturoši un nepārsniedz 30 000 EUR par vienu lielas noslodzes transportlīdzekli, uz ko attiecas a) un b) apakšpunktā minētā datu novirze vai datu sniegšanas kavējums.

2. Komisija, balstoties uz šā panta 3. punktā izklāstītajiem principiem, pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot procedūru un metodes šā panta 1. punktā minēto administratīvo naudas sodu aprēķināšanai un iekasēšanai.

3. Šā panta 2. punktā minētajos deleģētajos aktos ievēro šādus principus:

a) Komisijas izveidotajā procedūrā nodrošina, ka tiek ievērotas tiesības uz labu pārvaldību, jo īpaši tiesības uz uzklausīšanu un tiesības uz piekļuvi lietas

materiāliem, vienlaikus ievērojot leģitīmās intereses saglabāt konfidencialitāti un neizpaust komercnoslēpumus;

b) aprēķinot piemērotu administratīvo naudas sodu, Komisija vadās pēc iedarbīguma, samērīguma un atturēšanas principiem, attiecīgā gadījumā ņemot vērā novirzes vai kavējuma smagumu un ietekmi, to lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu, uz kuriem attiecas datu novirze vai kavējums datu sniegšanā, ražotāja labticību, ražotāja rūpības un sadarbības pakāpi, novirzes vai kavējuma atkārtošanos, biežumu vai ilgumu, kā arī tam pašam ražotājam iepriekš piemērotās sankcijas;

c) administratīvos naudas sodus iekasē bez liekas kavēšanās, nosakot samaksas termiņus un attiecīgā gadījumā paredzot iespēju maksājamo summu sadalīt vairākos maksājumos un posmos.

4. Administratīvo naudas sodu summas uzskata par ieņēmumiem Savienības vispārējā budžetā.";

(17) regulas 14. pantu aizstāj ar šādu:

"14. pants
Grozījumi pielikumos

1. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai nolūkā ņemt vērā tehnikas attīstību, kravu pārvadājumu loģistikas attīstību, pielāgojumus, kas vajadzīgi, balstoties uz šīs regulas piemērošanu un grozījumiem pamatā esošajos tipa apstiprināšanas tiesību aktos, jo īpaši Regulā (ES) 2018/858 un Regulā (ES) 595/2009, grozītu šādus I pielikuma elementus:

a) 1.1. punktā noteiktie kritēriji, pēc kuriem definē transportlīdzekļu apakšgrupas;

b) 1.2. punktā noteiktie kritēriji, pēc kuriem definē profesionālos transportlīdzekļus;

c) 1.3. punktā noteiktie dažādu spēka pārvada tehnoloģiju sniedzamības kritēriji;

d) 1.4. punktā noteiktais ekspluatācijas profilu saraksts;

e) 2.1. punktā noteiktais ekspluatācijas profilu svērums;

f) 2.5. punktā transportlīdzekļu apakšgrupām *sg* noteiktā lietderīgā slodze, pasažieru skaits, pasažieru masa, tehniski pieļaujamā maksimālā lietderīgā slodze, tehniski pieļaujamais maksimālais pasažieru skaits un kravas tilpums;

g) 2.6. punktā noteiktās ikgadējā nobraukuma vērtības.

2. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu šādus IV pielikuma elementus:

a) A un B daļā izklāstītās datu prasības nolūkā ņemt vērā tehnikas attīstību, pielāgojumus, kas vajadzīgi balstoties uz šīs regulas piemērošanu un grozījumiem pamatā esošajos tipa apstiprināšanas tiesību aktos, jo īpaši Regulā (ES) 2018/858 un Regulā (ES) 595/2009;

b) atjaunināt vai koriģēt C daļā noteiktos diapazonus nolūkā ņemt vērā izmaiņas lielas noslodzes transportlīdzekļu konstrukcijā un nodrošināt,

ka diapazoni joprojām ir relevanti informācijas un salīdzināmības vajadzībām;

3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu šādus V pielikuma elementus:

a) koriģēt V pielikumā izklāstīto monitoringa un ziņošanas procedūru, lai ņemtu vērā šīs regulas piemērošanā gūto pieredzi un lai to pielāgotu tehnikas attīstībai;

b) grozīt 3.2. punktu, pievienojot datu ierakstus, kas nesen pievienoti reģistram.";

(18) regulas 15. pantu aizstāj ar šādu:

"15. pants
Izskatīšana

Komisija 2028. gadā izskata šīs regulas iedarbīgumu un ietekmi un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs izskatīšanas rezultātiem.

Ziņojumam attiecīgā gadījumā pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu.";

(19) regulas 17. pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

"Pilnvaras pieņemt 3.b pantā, 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem no [*PB ieraksta šīs regulas spēkā stāšanās datumu*].";

b) panta 3. punktā pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

"Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu.";

c) panta 6. punktā tekstu "11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā un 14. panta 1. punktā" aizstāj ar šādu: "11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā";

(20) Regulas (ES) 2019/1242 I, II un III pielikumu aizstāj ar šīs regulas I pielikuma tekstu;

(21) šīs regulas II pielikuma tekstu pievieno Regulai (ES) 2019/1242 kā IV, V un VI pielikumu.

2. pants
Regulas (ES) 2018/956 atcelšana

Regulu (ES) 2018/956 atceļ no [*PB ieraksta piemērošanas sākuma datumu*].

Atsauces uz Regulu (ES) 2018/956 uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu šīs regulas VI pielikumā.

3. pants
Stāšanās spēkā

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

To piemēro no [*PB ieraksta kalendāro gadu, kas ir gads 1. jūlijā, kas seko šā akta spēkā stāšanās brīdim*] 1. jūlija.

Tomēr attiecībā uz pārskata periodiem pirms [*PB ieraksta datumu, kas ir piemērošanas datums*] turpina piemērot Regulu (ES) 2019/1242 redakcijā, kura piemērojama [*PB ieraksta kalendāro gadu, kas ir gads 1. jūlijā, kas seko šā akta spēkā stāšanās brīdim*] 30. jūnijā, un Regulu (ES) 2018/956 redakcijā, kura piemērojama [*PB ieraksta kalendāro gadu, kas ir gads 1. jūlijā, kas seko šā akta spēkā stāšanās brīdim*] 30. jūnijā.

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

Strasbūrā,

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums regulai, ar ko groza Regulu (ES) 2019/1242 attiecībā uz CO_2 emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem atbilstīgi Savienības vērienīgākajām klimatiskajām iecerēm un attiecībā uz ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko atceļ Regulu (ES) 2018/956.

1.2. Attiecīgā rīcībpolitikas joma

3. izdevumu kategorija. Dabas resursi un vide

9. sadaļa. Vide un rīcība klimata politikas jomā

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

☐ jaunu darbību

☐ jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību[25]

☑ esošas darbības pagarināšanu

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

1.4. Mērķi

1.4.1. Vispārīgie mērķi

Šā priekšlikuma vispārīgais mērķis ir nodrošināt jaunus emisiju standartus, lai samazinātu CO_2 emisijas, ko rada jauni lielas noslodzes transportlīdzekļi, un veicinātu pāreju uz bezemisiju mobilitāti līdz 2030. gadam sasniedzamo vērienīgāko ES klimatisko ieceru un līdz 2050. gadam sasniedzamās ES klimatneitralitātes plašākā kontekstā.

1.4.2. Konkrētie mērķi

Šim priekšlikumam ir šādi konkrētie mērķi.

Saskaņā ar ES klimata mērķiem izmaksefektīvi samazināt CO_2 emisijas, ko rada *HDV*, vienlaikus veicinot ES enerģētiskās drošības uzlabošanu.

Nodrošināt Eiropas pārvadātājiem un transporta lietotājiem (vairums no kuriem ir MVU) ieguvumus, ko rada energoefektīvāku transportlīdzekļu plašāka ieviešana.

Stiprināt ES ražošanas nozares tehnoloģisko un inovatīvo līderību, novirzot investīcijas bezemisiju tehnoloģijām.

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

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

Priekšlikums nodrošinās lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju samazināšanu, sniegs ieguvumus pārvadātājiem un transporta lietotājiem gaisa kvalitātes uzlabojuma un enerģijas patēriņa samazinājuma ziņā un stiprinās autobūves vērtību ķēdes tehnoloģisko un inovatīvo līderību. Paredzams, ka papildu ieguvumi būs palielināta energoefektivitāte un uzlabota enerģētiskā drošība.

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

1.4.4. Snieguma rādītāji

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzi progresam un sasniegumiem.

Ir noteikti šādi rādītāji:

1. ES autoparka jaunu *HDV* vidējās CO_2 emisijas, kas izmērītas tipa apstiprināšanas laikā, tiks uzraudzītas katru gadu.

2. Kopējās *HDV* SEG emisijas tiks uzraudzītas, izmantojot dalībvalstu ikgadējos SEG emisiju sarakstus.

3. Jaunreģistrēto bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu skaits un daļa tiks uzraudzīti, izmantojot dalībvalstu iesniegtos ikgadējā monitoringa datus.

4. Inovāciju līmenis tiks mērīts ar Eiropas automobiļu ražotāju jaunajiem bezemisiju tehnoloģiju patentiem, par kuriem informācija ir pieejama publiskajās patentu datubāzēs;

5. Nodarbinātības līmenis tiks uzraudzīts, balstoties uz publiski pieejamo *Eurostat* statistiku par nozares nodarbinātības datiem ES.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

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

Savienībā jaunreģistrētu *HDV* ražotājiem būs jāveic monitorings un jāziņo par emisijām, kā arī jāievēro pārskatītie īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāji.

Dalībvalstīm ik gadu būs jāpaziņo Komisijai un EVA tehniskie dati par jaunreģistrētiem *HDV*.

1.5.2. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.

Klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, ko nevar atrisināt, rīkojoties tikai valsts vai vietējā līmenī. Rīcība klimata politikas jomā ir jākoordinē Eiropas mērogā, un ES rīcība ir pamatota saskaņā ar subsidiaritāti.

Ar iniciatīvām valsts un vietējā līmenī nepietiks. Koordinētas ES rīcības trūkums radītu tirgus sadrumstalotības risku. Arī atsevišķas dalībvalstis pašas par sevi būtu pārāk mazs tirgus, lai virzītu pārmaiņas nozares līmenī un radītu apjomradītus ietaupījumus.

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

Priekšlikuma pamatā ir spēkā esošie tiesību akti gan par monitoringa un ziņošanas pienākumiem, gan CO_2 emisiju standartiem.

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

Priekšlikums ir saderīgs ar instrumenta *Next Generation EU* un 2021.–2027. gada daudzgadu finanšu shēmas[26] mērķiem, kas palīdzēs īstenot Eiropas iecerēto divējādo zaļo un digitālo pārkārtošanos.

[26] https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_lv.

Šis tiesību akta priekšlikums ir papildinošs un saglabā saskanību ar attiecīgajiem priekšlikumiem paketē "Gatavi mērķrādītājam 55 %", kā arī ar *Euro 7* priekšlikumu.

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

Neattiecas

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

☐ **Ierobežots ilgums**

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

☐ Finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam, uz maksājumu apropriācijām — no GGGG. gada līdz GGGG. gadam.

☑ **Beztermiņa**

— īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2024. gada līdz 2025. gadam,

— pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Paredzētie pārvaldības veidi[27]

☑ Komisijas īstenota **tieša pārvaldība:**

☑ ko veic tās struktūrvienības, to vidū personāls Savienības delegācijās;

☐ ko veic izpildaģentūras.

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

☑ **Netieša pārvaldība**, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

☐ trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām;

☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);

☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;

☑ Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;

☐ publisko tiesību subjektiem;

☐ privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;

☐ dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas;

☐ personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.

Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniegt papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".

Piezīmes:

neattiecas

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

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Monitoringa un ziņošanas noteikumi

Norādīt biežumu un nosacījumus.

Iniciatīva ietver pašreizējo Klimata politikas ģenerāldirektorāta ("*CLIMA* ĢD") un Kopīgā pētniecības centra ("*JRC*") administratīvo vienošanos piešķiršanu un iemaksas palielināšanu EVA.

Dati ir jāvāc no dažādiem avotiem, tajā skaitā no dalībvalstīm, automobiļu ražotājiem un valstu tipa apstiprinātājām iestādēm. Datu vākšanas darbību koordināciju veic EVA un *CLIMA* ĢD, kam palīdz arī *JRC*.

Dalībvalstis un ražotāji katru gadu ziņo datus par jaunu transportlīdzekļu reģistrāciju. Šīs datu kopas veido pamatu, lai noteiktu ražotāju atbilstību standartiem un iespējamo naudas sodu uzlikšanu. Pēc tam dati tiek apstiprināti ar Komisijas lēmumu.

Priekšlikumā paredzēts, ka Komisijai un EVA jāveic papildu datu novērtējums saistībā ar jauniekļautajām transportlīdzekļu grupām, noteikumiem par maza apjoma ražotāju atbrīvojumiem un transportlīdzekļu nodošanu.

Transportlīdzekļos reģistrētie dati par reālo degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņu un dati par veiktspēju ekspluatācijā tiks ziņoti katru gadu, tajā skaitā par transportlīdzekļiem, kas iekļauti darbības jomā. Salīdzinājumā ar Komisijas priekšlikumu likumdevējs pastiprināja pašreizējās tiesību normas par reālo patēriņu un veiktspēju ekspluatācijā.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

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

Priekšlikums neīsteno finanšu programmu, bet gan veido ilgtermiņa politiku. Pārvaldības veids, finansējuma apgūšanas mehānismi, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģija attiecībā uz kļūdu līmeņiem nav piemērojami.

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

Paredzētās kontroles metodes ir noteiktas Finanšu regulā un piemērošanas noteikumos. Šis priekšlikums neattiecas uz izdevumu programmu.

Transportlīdzekļu reģistrācijas datu efektīva un pareiza uzraudzība ir būtiska, lai nodrošinātu juridisko noteiktību tiesību aktu izpildē un ES vienotajā tirgū garantētu vienlīdzīgus konkurences apstākļus dažādiem ražotājiem.

Reālo apstākļu datu vākšana un ekspluatācijas verificēšanas procedūra nodrošinās, ka var konstatēt pārkāpumus transportlīdzekļu reģistrācijas datos, savlaicīgi tiek veikti rezultatīvi korektīvie pasākumi un ES CO_2 emisiju mērķrādītāju ilgtermiņa rezultativitāte nav apdraudēta.

Galvenās iekšējās kontroles sistēmas ietver paziņoto reģistrācijas un tehnisko datu pārbaudi.

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

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

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

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

Lai novērstu krāpšanu un pārkāpumus, papildus Finanšu regulas piemērošanai šajā priekšlikumā paredzētās stiprinātās CO_2 samazināšanas prasības un darbības jomas paplašināšana tiks papildinātas ar uzlabotu monitoringu un ziņošanu par ekspluatācijas verifikācijas un reālās emisijas datu kopām.

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. [28]	no EBTA valstīm[29]	no kandidātvalstīm[30]	no trešām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē
3	09 02 03 Klimata pārmaiņu mazināšana un pielāgošanās tām	Dif.	JĀ	NĒ	NĒ	NĒ
3	09 10 02 Eiropas Vides aģentūra	Dif.	JĀ	JĀ	NĒ	NĒ
7	20 02 01 01 Līgumdarbinieki	Nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

Jaunveidojamās budžeta pozīcijas: neattiecas

[28] Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.
[29] EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.
[30] Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas

☑ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	3	"Dabas resursi un vide"

***CLIMA* ĢD**			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**KOPĀ**
Darbības apropriācijas								
09 02 03 Klimata pārmaiņu mazināšana un pielāgošanās tām	Saistības	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
	Maksājumi	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem								
		(3)						
KOPĀ *CLIMA* ĢD apropriācijas	Saistības	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
	Maksājumi	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**

- *JRC* būs būtiska nozīme Komisijas atbalstīšanā, veicot vairākus nepieciešamos tehniskos darbus. Starp *CLIMA* ĢD un *JRC* ir noslēgta administratīvā vienošanās.

Aģentūra: EVA — Eiropas Vides aģentūra			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**KOPĀ**
Darbības apropriācijas								
1. sadaļa. Personālizmaksas	Saistības	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Maksājumi	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

2. sadaļa. Infrastruktūra	Saistības	(1b)		0,080	0,080			**0,160**
	Maksājumi	(2b)		0,080	0,080			**0,160**
3. sadaļa. Darbības izdevumi	Saistības	(1c)			0,020	0,040	0,040	**0,100**
	Maksājumi	(2c)			0,020	0,040	0,040	**0,100**
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem								
		(3)						
KOPĀ apropriācijas aģentūrai EVA *	Saistības	=1a+1b+1c		0,379	0,835	0,790	0,805	**2,809**
	Maksājumi	=2a+2b+2c		0,379	0,835	0,790	0,805	**2,809**

*Eiropas Vides aģentūras papildu finanšu līdzekļu ietekme uz budžetu tiks kompensēta ar kompensācijas samazinājumu no "LIFE" budžeta, konkrētāk, no *CLIMA* ĢD budžeta pozīcijas 09 02 03 "Klimata pārmaiņu mazināšana un pielāgošanās tām".

- Personālizmaksas. Būs nepieciešams papildu pagaidu darbinieks ("*AD*") un viens papildu līgumdarbinieks ("*CA*"), kas palīdzēs: i) nodrošināt papildu datu vākšanas, analīzes un apstrādes koordinēšanu, sagatavošanu un pārraudzību, kura nepieciešama, lai pārvaldītu transportlīdzekļu emisiju absolūtā daudzuma pieaugumu, kas jāmonitorē un jāziņo, ii) ieviest un izmantot ziņošanas, kvalitātes nodrošināšanas un datu kvalitātes kontroles sistēmas šādiem paplašinātajā darbības jomā jaunietvertiem transportlīdzekļiem, kā arī datu pārvaldības un tehniskās palīdzības dienestu papildu ražotājiem.

  Ir vajadzīgi trīs papildu līgumdarbinieki (sākot ar diviem 2024. gadā) šādu uzdevumu veikšanai:

  palīdzēt sagatavot un izstrādāt vairākas detalizētas sertifikācijas metodikas (kas paredzētas, piemēram, lai pierādītu atbilstību ES oglekļa piesaistes kvalitātes kritērijiem, kas noteikti attiecīgās ierosinātās regulas 8. pantā),

  vākt datus par monitoringu, ziņošanu un verificēšanu, piemēram, vairākām oglekļsaistīgas lauksaimniecības darbībām, kas saistītas ar mitrāju atjaunošanu, kultūraugu apsaimniekošanu un pirmreizējas apmežošanas / atkārtotas apmežošanas iniciatīvām,

  palīdzēt nodrošināt saiknes starp reģistriem (piemēram, sertifikācijas shēmām un valstu SEG reģistriem).

- Infrastruktūras un darbības izdevumi. Pirmajos divos gados EVA būs nepieciešami sākotnējie IT ieguldījumi (kopā 160 000 EUR) datu apstrādei, lai pārbaudītu atbilstību standartiem arī lielākam transportlīdzekļu un ražotāju skaitam. Regulāri ikgadēji IT izdevumi būs nepieciešami arī ziņošanas darbplūsmu, *MSSQL* datubāzu un citu IT apstrādes rīku uzturēšanai un regulārai atjaunināšanai.

			2023	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**KOPĀ**
○ KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
	Maksājumi	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas **3. IZDEVUMU KATEGORIJĀ**	Saistības	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
	Maksājumi	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	7	"Administratīvie izdevumi"

		2023	2024	2025	2026	2027	**KOPĀ**
CLIMA ĢD							
○ Cilvēkresursi			0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**
○ Citi administratīvie izdevumi							
KOPĀ *CLIMA* ĢD	Apropriācijas		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Lai veiktu papildu datu pārvaldību, ir nepieciešams pilnslodzes ekvivalenta *CA*.

KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ	(saistību summa = maksājumu summa)		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2023	2024	2025	2026	2027	**KOPĀ**
KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas **1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ**	Saistības		0,570	1,026	0,981	0,996	**3,573**
	Maksājumi		0,570	1,026	0,981	0,996	**3,573**

3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus ⇩			2023		2024		2025		2026		2027		**KOPĀ**	
	IZNĀKUMI													
	Veids 31	Vidējās izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Kopējais daudzums	Kopējās izmaksas
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1[32]…														
— Iznākums														
— Iznākums														
— Iznākums														

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

32 Konkrētie mērķi, kas norādīti 1.4.2. punktā "Konkrētais(-ie) mērķis(-i)".

Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 1												
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2												
— Iznākums												
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 2												
KOPSUMMAS												

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

3.2.3.1. Aplēstā ietekme uz EVA cilvēkresursiem

- ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas
- ☑ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2024	**2025**	**2026**	**2027**	**KOPĀ**
Pagaidu darbinieki (*AD* kategorija)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Pagaidu darbinieki (*AST* kategorija)					
Līgumdarbinieki	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Norīkotie valstu eksperti					

KOPĀ	**0,299**	**0,735**	**0,750**	**0,765**	**2,549**

Personāla vajadzības (pilnslodzes ekvivalents):

	2024	**2025**	**2026**	**2027**	**KOPĀ**
Pagaidu darbinieki (*AD* kategorija)	1	1	1	1	1
Pagaidu darbinieki (*AST* kategorija)					
Līgumdarbinieki	3	4	4	4	4
Norīkotie valstu eksperti					
KOPĀ	**4**	**5**	**5**	**5**	**5**

3.2.3.2. Aplēstās prasības attiecībā uz administratīvajām apropriācijām Komisijā

3.2.3.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas

– ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2024. gads	**2025. gads**	**2026. gads**	**2027. gads**	**KOPĀ**
Daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA						
Cilvēkresursi		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**
Citi administratīvie izdevumi						
Starpsumma — daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Ārpus daudzgadu finanšu shēmas[33] 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS		Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas

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

Cilvēkresursi						
Citi administratīvie izdevumi						
Starpsumma — ārpus daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS		Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas

KOPĀ		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

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

3.2.3.4. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

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

Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu

		2023. gads	**2024**. gads	**2025**. gads	**2026**. gads	**2027**. gads
Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)						
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)						
20 01 02 03 (Delegācijas)						
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)						
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)						
Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu (*FTE*))[34]						
20 02 01 (*AC*, *END*, *INT*, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)			1	1	1	1
20 02 03 (*AC*, *AL*, *END*, *INT* un JED delegācijās)						
XX 01 xx **yy zz** [35]	— galvenajā mītnē					
	— delegācijās					
01 01 01 02 (*AC*, *END*, *INT* — netiešā pētniecība)						
01 01 01 12 (*AC*, *END*, *INT* — tiešā pētniecība)						
KOPĀ			**1**	**1**	**1**	**1**

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

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

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	Komisijai būtu vajadzīgs 1 *CA*, kas risinātu jautājumus, kuri skar tiesību aktu paaugstināto sarežģītību un paplašināto darbības jomu, kā arī saistītos jautājumus par papildu pārraudzību un pārvaldību.

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

- Priekšlikums/iniciatīva:

☑ pilnībā pietiek ar līdzekļu pārvietošanu daudzgadu finanšu shēmas (“DFS”) attiecīgajā izdevumu kategorijā

Nav paredzēti papildu darbības izdevumi. Jebkurā gadījumā iespējamie izdevumi radīsies “LIFE” finansējuma ietvaros.

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

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

[35] Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām *BA* pozīcijām).

☐ jāpārskata DFS

3.2.5. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

☑ neparedz trešo personu līdzfinansējumu

☐ paredz šādu trešo personu sniegtu līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2023	2024	2025	2026	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 ir piešķirti izdevumu pozīcijām ☐

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta ieņēmumu pozīcija:	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme[36]				
		2023	2024	2025	2026	2027
4.2.9. pants						

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Neattiecas

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

Ieņēmumi varētu tikt gūti no maksām par pārsniegtajām CO_2 emisijām. Ieņēmumi, kas jāmaksā ražotājiem, arī turpmāk tiks uzskatīti par ES vispārējā budžeta ieņēmumiem.

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