2024/1610

6.6.2024.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2024/1610

(2024. gada 14. maijs),

ar ko groza Regulu (ES) 2019/1242 attiecībā uz CO_2 emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko groza Regulu (ES) 2018/858 un 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]),

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ([2]),

tā kā:

(1) Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojuma "Eiropas zaļais kurss" uzmanības centrā ir jautājums, kā risināt ar klimatu un vidi saistītas problēmas un sasniegt mērķus, kuri izvirzīti 2015. gada 12. decembrī Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*) ietvaros pieņemtajā Parīzes nolīgumā ([3]). Turklāt, ņemot vērā ievērojamo Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labklājību un Krievijas agresijas karu pret Ukrainu, nepieciešamība pēc Eiropas zaļā kursa un tā 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, kuras 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 riskiem un ietekmes. Tajā pašā laikā minētā pārkārtošanās atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši skar dažas neizdevīgā stāvoklī esošas un neaizsargātas grupas, piemēram, mājsaimniecības un personas ar zemiem ienākumiem, vecāka gadagājuma cilvēkus, personas ar invaliditāti un personas, kas pieder rasu vai etniskai minoritātei. Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša, nevienu neatstājot novārtā.

(3) Pēc Eiropas Parlamenta un Padomes tiesību aktu paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" būtisko elementu pieņemšanas, ko Komisija ierosināja 2021. gada jūlijā, Savienība 2023. gada oktobrī iesniedza atjauninātu Savienības un tās dalībvalstu nacionāli noteikto devumu (NND) *UNFCCC*, apstiprinot, ka Savienība līdz 2030. gadam samazinās savas siltumnīcefekta gāzes neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

(4) Pieņemot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119 ([4]), Savienība leģislatīvajā aktā ir nostiprinājusi mērķi ne vēlāk kā līdz 2050. gadam Savienībā panākt klimatneitralitāti visas tautsaimniecības mērogā, kā arī mērķi pēc tam panākt negatīvu emisijas bilanci. Turklāt ar minēto regulu ievieš saistošu Savienības iekšzemes neto siltumnīcefekta gāzu emisiju (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas) samazināšanas mērķrādītāju, proti, līdz

([1]) OV C 349, 29.9.2023., 134. lpp.
([2]) Eiropas Parlamenta 2024. gada 10. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2024. gada 7. maija lēmums.
([3]) OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.
([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.).

2030. gadam minētās emisijas samazināt vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Tajā arī ir noteikts satvars Savienības starpposma klimata mērķrādītāju noteikšanai un prognozētā indikatīvā Savienības siltumnīcefekta gāzu budžeta 2030.–2050. gada periodam publicēšanai.

(5) Paredzams, ka visas ekonomikas nozares, tostarp autotransporta nozare, palīdzēs sasniegt minētos emisiju samazinājumus. Tās 2020. gada 9. decembra paziņojumā "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni", Komisija izklāsta ceļvedi ilgtspējīgai un viedai Eiropas transporta nākotnei un rīcības plāns ceļā uz mērķi līdz 2050. gadam par 90 % samazināt transporta nozares radītās emisijas. Lielas noslodzes transportlīdzekļi pašlaik rada vairāk nekā ceturto daļu no autotransporta siltumnīcefekta gāzu emisijām Savienībā un vairāk nekā 6 % no kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām Savienībā.

(6) Leģislatīvo aktu pakete "Gatavi mērķrādītājam 55 %" mērķis ir panākt 2030. gada siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanu. Pakete aptver virkni rīcībpolitikas jomu. Svarīga minētās leģislatīvo aktu paketes daļa ir Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1242 ([5]) pārskatīšana.

(7) Komisija 2022. gada 18. maija paziņojumā "Plāns *REPowerEU*" izklāstīja plānu, kā padarīt ES neatkarīgu no Krievijas fosilajiem energoresursiem krietni pirms šīs desmitgades beigām. Minētajā paziņojumā uzsvērts, ka, *inter alia*, ir svarīgi vēl vairāk palielināt fosilās degvielas izmantošanas efektivitāti un samazināt tās patēriņu transporta nozarē, kurā elektrifikāciju var kombinēt ar atjaunīgā 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. gada līmeni un ievērojot principu "energoefektivitāte pirmajā vietā", ir jāpastiprina Regulā (ES) 2019/1242 noteiktās CO_2 emisiju samazināšanas prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Lai palīdzētu līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi, ir arī jāparedz skaidra virzība uz vēl lielākiem emisiju samazinājumiem lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē pēc 2030. gada.

(9) Pastiprinātajām CO_2 emisiju samazināšanas prasībām būtu jāveicina bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvara pieaugums Savienības tirgū, vienlaikus nodrošinot ieguvumus lietotājiem un iedzīvotājiem gaisa kvalitātes un enerģijas ietaupījumu ziņā, kā arī nodrošinot turpmāku inovāciju autobūves vērtības ķēdē un ar to saistītās augstas kvalitātes darbvietas. Bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi pašlaik ietver baterijas elektrotransportlīdzekļus, degvielas elementa transportlīdzekļus un citus ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, un tehnoloģiskās inovācijas turpinās.

(10) No 2030. gada būtu jānosaka jauni pastiprināti CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētie mērķrādītāji būtu jānosaka tādā līmenī, kas dos spēcīgu signālu paātrināt bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū, izmaksefektīvi stimulēs inovāciju bezemisiju tehnoloģijās, raidīs signālu, kas nepieciešams, lai paātrinātu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu visā Savienībā, nodrošinās Savienības ražošanas nozares ilgtermiņa konkurētspēju pasaules tirgū un palīdzēs samazināt transporta uzņēmumu darbības izmaksas, vienlaikus garantējot, ka Savienība izpilda savus klimata mērķus un savu mērķi mazināt gaisa piesārņojumu.

(11) Gaisa piesārņojums pilsētās ir īpaši būtiska problēma, kas skar miljoniem Eiropas iedzīvotāju veselību. Transports ir viens no galvenajiem pilsētas gaisa piesārņojuma avotiem. Paātrināta bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešana, pastiprinot CO_2 emisiju samazināšanas prasības, palīdzēs mazināt pilsētu gaisa piesārņojuma problēmu.

(12) Komisijas 2021. gada 5. maija paziņojuma "2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai" mērķis ir panākt, ka partnerībā ar industriju, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām tiek kopīgi radīti zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļi. Minētajā kontekstā tiek izstrādāts mobilitātes ekosistēmas pārkārtošanās ceļš, kurš papildinās autobūves vērtības ķēdes pārkārtošanu. Pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība ir pievērsta autobūves piegādes ķēdē iesaistītajiem mazajiem un vidējiem uzņēmumiem un konsultācijām, tostarp dalībvalstu līmenī, ar sociālajiem partneriem. Tajā tiek likta lietā arī Prasmju programma Eiropai ar tādām iniciatīvām kā, piemēram, Prasmju pilnveides pakts, nolūkā mobilizēt privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai zaļās un

([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.).

digitālās pārkārtošanās vajadzībām, kā arī tiek likts lietā iniciatīvas "Talantu izmantošana ES reģionos" Talantu kultivēšanas mehānisms. Pārkārtošanās ceļā tiek ņemtas vērā arī attiecīgas Eiropas un valstu līmeņa darbības un stimuli, ar ko veicina bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā. Tas, piemēram, dalībvalstīm varētu dot iespēju izmantot ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/955 ([6]) izveidoto Sociālo klimata fondu ("Sociālais klimata fonds"), lai palīdzētu mikrouzņēmumiem iegādāties bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš arī tam, kādu ietekmi šī pārkārtošanās atstās uz mikrouzņēmumiem, maziem un vidējiem uzņēmumiem (MVU) visā piegādes ķēdē. Komisijas 2023. gada 1. februāra paziņojuma "Zaļā kursa industriālais plāns neto nulles emisiju laikmetam" mērķis ir stiprināt Eiropas neto nulles emisiju industrijas konkurētspēju un atbalstīt ātru pārkārtošanos uz klimatneitralitāti.Minētā plāna mērķis ir nodrošināt labvēlīgāku vidi neto nulles emisiju tehnoloģiju un produktu ražošanas jaudas palielināšanai Savienībā, lai sasniegtu Savienības vērienīgos klimata mērķrādītājus. Lai īstenotu sociāli taisnīgu un efektīvu pārkārtošanos, ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt apmācības un pārkvalifikācijas iespējas daudzās nozarēs, kurās ir vajadzīgas ievērojamas pārmaiņas, tostarp lielas noslodzes transportlīdzekļu, kā arī uzpildes un uzlādes nozarēs. Ieguldījums prasmēs, kas vajadzīgas efektīvai pārkārtošanai, ir kolektīva atbildība. Darba ņēmējiem un darba meklētājiem vajadzētu būt piekļuvei pārkvalifikācijas un prasmju pilnveides iespējām, kā arī būtu jānodrošina atbalsts, lai viņi varētu piedalīties minētajos apmācības pasākumos. Dalībvalstis tiek mudinātas vairāk ieguldīt pārkvalifikācijā un prasmju pilnveidē un kartēt un analizēt prognozētās izmaiņas darba tirgū.

(13) Līdzās iniciatīvām, kuru mērķis ir paātrināt modālo pārvirzi uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem, būtiska nozīme lielas noslodzes transportlīdzekļu nozares CO_2 emisiju samazināšanā būs lielas noslodzes transportlīdzekļiem noteikto CO_2 emisiju samazināšanas prasību pastiprināšanai un nepieciešamās uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanai. Šajā regulā noteiktos Savienības autoparka CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājus papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2023/1804 ([7]) noteiktās prasības attiecībā uz uzlādes un uzpildes infrastruktūru. Savienības finansējumam ir būtiska nozīme infrastruktūras izvēršanā valstu līmenī. Lai nodrošinātu uzlādi naktī un galamērķī, lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras ieviešana ir vienlīdz svarīga privātos objektos, kas nav publiski piekļūstami, piemēram, privātās noliktavās un loģistikas centros, kas nodrošina uzlādi par naktī un galamērķī. Dalībvalstīm pārskatīto valstu politikas regulējumu īstenošanas ietvaros būtu jāapsver pasākumi, ar kuriem tiktu nodrošināta atbilstoša infrastruktūru lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu uzlādei naktī un galamērķī. Ņemot vērā iespējamos infrastruktūras ierobežojumus trešās valstīs, ir lietderīgi arī apsvērt arī šīs regulas ietekmi uz iespēju dalībvalstī reģistrētiem jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem darboties ārpus Savienības.

(14) Komisija 2015. gadā pēc Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES ([8]) pieņemšanas izveidoja Ilgtspējīga transporta forumu ("forums"). Forums palīdz Komisijai īstenot Savienības darbības un programmas, kuru mērķis ir veicināt ilgtspējīgu alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Pēc šīs regulas pieņemšanas Komisijai nodrošinās, ka forums atbalsta uzlādes un uzpildes infrastruktūras efektīvu un rentablu izvēršanu, kas vajadzīga, lai izpildītu lielas noslodzes transportlīdzekļiem noteiktās pastiprinātās CO_2 emisiju samazināšanas prasības, un sniedz informāciju Regulas (ES) 2023/1804 24. panta 2. punktā minētās pārskatīšanas nolūkā, lai minētajā regulā noteiktie mērķrādītāji atbilstu šīs regulas vērienam.

(15) Pārkārtošanās uz klimatneitralitāti prasa apjomīgas investīcijas elektrotīklos, jo, piemēram, ir jāpalielina jauda, noturība un uzglabāšanas kapacitāte, kā arī jāizveido papildu savienojumi. Ņemot vērā šajā regulā lielas noslodzes transportlīdzekļiem noteiktos CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājus 2030. gadam, bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvars uz ceļiem esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaitā un elektroenerģijas patēriņš nozarē joprojām saglabāsies neliels. Tāpēc arī saistītā ietekme uz elektrotīklu joprojām būs neliela.

(16) Lai gan stingrāki CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji paātrinās bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanu, ievērojama daļa no kopējā uz ceļiem esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka joprojām būs transportlīdzekļi ar iekšdedzes motoru. Lai minētā autoparka daļa palīdzētu sasniegt Savienības klimata mērķrādītājus, ir īpaši būtiski turpināt inovāciju un paātrināt ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu ieviešanu. Lai pakāpeniski pārtrauktu fosilo degvielu izmantošanu, pašreizējās Savienības rīcībpolitikas un juridiskie instrumenti,

([6]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/955 (2023. gada 10. maijs), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060 (OV L 130, 16.5.2023., 1. lpp.).

([7]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES (OV L 234, 22.9.2023., 1. lpp.).

([8]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 ([9]) un ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēma, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK ([10]), veicinās transporta degvielu dekarbonizāciju. Komisijai būtu jāturpina izstrādāt saskaņotu stimulu sistēmu modernām biodegvielām un biogāzei un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām. Saistībā ar vispārējiem centieniem sasniegt Savienības klimata mērķrādītājus un ņemot vērā pieprasījumu visās ekonomikas nozarēs, ar minēto satvaru būtu visaptverošā veidā jānovērš šķēršļi, kas kavē ieviešanu un ierobežo piedāvājumu. Pamatojoties uz plānā *RePowerEU* noteiktajiem mērķiem attiecībā uz biometānu, Komisijai būtu arī jāizvērtē, kā biometāna ražošanas izvēršana Savienībā var veicināt ekonomikas, tostarp transporta nozares, dekarbonizāciju.

(17) Pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām Komisija viena gada laikā pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas novērtēs, kāda nozīme ir lielas noslodzes transportlīdzekļu, kurus darbina tikai ar CO_2 neitrālām degvielām, reģistrēšanai saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un Savienības klimatneitralitātes mērķi.

(18) Būtu jāturpina nodrošināt pietiekamu elastību ražotājiem attiecībā uz to lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparku pakāpenisku pielāgošanu, lai izmaksu ziņā efektīvi īstenotu pārkārtošanos uz bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Tāpēc ir lietderīgi saglabāt pieeju, kas paredz, ka ik pēc pieciem gadiem tiek noteikti stingrāki mērķrādītāju līmeņi.

(19) Ņemot vērā kopējā lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka neviendabīgo struktūru, nav iespējams pilnībā paredzēt, vai tehnoloģiju attīstība būs tik ātra, lai nodrošinātu, ka izpūtēja nulles emisiju tehnoloģija ir dzīvotspējīga izvēle visos nišas lietojumos. Tas varētu ietvert lielas noslodzes transportlīdzekļus kritiskiem drošības un drošuma lietojumiem, ko nevar nodrošināt ar izpūtēja nulles emisijas tehnoloģijām. Šādu transportlīdzekļu īpatsvaram visā kopējā lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparkā vajadzētu būt nelielam. Regulas (ES) 2019/1242 pārskatīšanā Komisijai būtu jāizvērtē iespēja piemērot pasākumus šādu transportlīdzekļu CO_2 emisiju samazināšanai.

(20) Publiskā iepirkuma procedūrās, uz kurām attiecas šī regula, līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji tiek stingri mudināti izmantot piešķiršanas kritēriju vai tehnisko specifikāciju attiecībā uz to piedāvājumu produktu daļu, kuru izcelsme ir valstīs, kas nav parakstījušas Pasaules Tirdzniecības organizācijas Nolīgums par valsts iepirkumu (NVI) un kas nav noslēgušas brīvās tirdzniecības nolīgumu, kurā ir paredzēti noteikumi par publisko iepirkumu ar Savienību. Šādiem kritērijiem būs svarīga nozīme Eiropas rūpniecības ražoto bezemisiju pilsētu autobusu piedāvājuma veicināšanā, tie nodrošinās ilgtspējīgas un noturīgas pilsētu autobusu piegādes ķēdes un stiprinās piegādes drošību Savienībā.

(21) Līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji tiek mudināti publiskā iepirkuma procedūrās, uz kurām attiecas šī regula, par piešķiršanas kritēriju vai par tehnisko specifikāciju kritēriju izmantot vidiskās ilgtspējas kritēriju. Neskarot Savienības leģislatīvos aktus, kas piemērojami konkrētai tehnoloģijai, tostarp saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/1542 1 ([11]) 1 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko izveido satvaru ekodizaina prasību noteikšanai ilgtspējīgiem produktiem, un ja vien tajās nav norādīts citādi, līgumslēdzējām iestādēm un līgumslēdzējiem, novērtējot atbilstīgi šai regulai iepirkto pilsētas autobusu vidisko ilgtspēju, vajadzētu būt iespējai ņemt vērā dažādus elementus, kas ietekmē klimatu un vidi. Minētie elementi var iekļaut, piemēram, risinājuma ilgizturību un uzticamību, to, cik vienkārši ir iespējams veikt remontu un tehnisko apkopi, to, cik vienkārši un kvalitatīvi ir iespējams veikt reciklēšanu, vielu izmantojumu, enerģijas, ūdens un citu resursu patēriņu vienā vai vairākos produkta aprites cikla posmos, izmantoto sastāvdaļu iestrādi, produkta vidisko pēdu un vidisko ietekmi aprites ciklā, un radīto atkritumu daudzumu.

(22) Tā kā no 2030. gada Savienības autoparka CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji kļūs stingrāki, ražotājiem Savienības tirgū būs jālaiž ievērojami vairāk bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu. Šādā kontekstā bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu stimulēšanas mehānisms vairs neatbildīs savam sākotnējam mērķim un var apdraudēt Regulas (ES) 2019/1242 iedarbīgumu. Minētais stimulēšanas mehānisms no 2030. gada būtu jāatceļ.

([9]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

([10]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.).

([11]) 11 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1542 (2023. gada 12. jūlijs) par baterijām un bateriju atkritumiem, ar ko groza Direktīvu 2008/98/EK un Regulu (ES) 2019/1020 un atceļ Direktīvu 2006/66/EK (OV L 191, 28.7.2023., 1. lpp.).

(23) Ievērojot Regulas (ES) 2019/1242 15. panta 4. punktā paredzēto prasību, ir izvērtēta iespēja ieņēmumus no maksām par pārsniegtajām CO_2 emisijām piešķirt konkrētam fondam vai attiecīgai programmai, un ir secināts, ka tādējādi būtiski palielinātos administratīvais slogs, nedodot nekādu tiešu labumu autobūves nozarei pārkārtošanās posmā. Tāpēc ieņēmumi no maksām par pārsniegtajām CO_2 emisijām joprojām būtu jāuzskata par Eiropas Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 8. panta 4. punktu.

(24) Regulas (ES) 2019/1242 priekšmets būtu jāpaplašina, lai tā aptvertu arī monitoringa un ziņošanas pienākumus, kas ar šo regulu iekļauti Regulā (ES) 2019/1242.

(25) Regula (ES) 2019/1242 būtu jāgroza, lai tās darbības joma sakristu ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/956 ([12]) darbības jomu.

(26) Lielas noslodzes transportlīdzekļiem, uz kuriem neattiecas Savienības transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas tiesību akti, piemēram, lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoriem, lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas konstruēti un izgatavoti valsts aizsardzības, tostarp bruņoto dienestu, vajadzībām, un kāpurķēžu transportlīdzekļiem, CO_2 emisijas netiek noteiktas. Tāpēc minētajiem transportlīdzekļiem netiek prasīts sasniegt šajā regulā noteiktos CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājus.

(27) Lai neatturētu tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu brīvprātīgu tipa apstiprināšanu, kas konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti izmantošanai civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu vajadzībām, kam būtu negatīva ietekme uz drošību un vidi, šādi transportlīdzekļi, kuru tipa apstiprināšana veikta brīvprātīgi, būtu jāatbrīvo no pienākuma sasniegt šajā regulā noteiktos CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājus, ja vien ražotājs nepieprasa citādi. Dalībvalstīm arī vajadzētu būt tiesībām no pienākuma sasniegt šajā regulā noteiktos CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājus atbrīvot lielas noslodzes transportlīdzekļus, ja tie nav specifiski konstruēti, bet ir reģistrēti izmantošanai civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu, par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu vajadzībām, piemēram, parastus autobusus, ko izmanto policijas vai bruņoto dienestu pārvadāšanai, apstiprinot, ka šāds atbrīvojums būtu sabiedrības interesēs. Dalībvalstīm vajadzētu būt arī tiesīgām atbrīvot pilnībā no visiem šīs regulas noteikumiem transportlīdzekļus, kas reģistrēti bruņoto dienestu vajadzībām.

(28) Šajā regulā noteiktos CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājus netiek prasīts sasniegt lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas pieder dažām lielas noslodzes transportlīdzekļu apakšgrupām, kurām tipa apstiprināšana tiek veikta, bet tehnisku iemeslu dēļ CO_2 emisiju samazinājumi vēl nav noteikti. Tie ir, piemēram, tādi speciālie transportlīdzekļi kā autoceltņi, dažāda hidrauliskā aprīkojuma vedēji vai sevišķi lielas kravnesības transportlīdzekļi, tādi paaugstinātas pārgājības transportlīdzekļi kā daži lielas noslodzes transportlīdzekļi, ko izmanto derīgo izrakteņu ieguves, mežsaimniecības un lauksaimniecības vajadzībām, kā arī citi lielas noslodzes transportlīdzekļi ar nestandarta asu konfigurācijām, piemēram, lielas noslodzes transportlīdzekļi ar vairāk nekā četrām asīm vai vairāk nekā divām dzenošajām asīm, mazi autobusi, kuru maksimālā tehniski pieļaujamā masa (*TPMLM*) ir mazāka par 7,5 tonnām, un mazi kravas automobiļi, kuru *TPMLM* ir mazāka par 5 tonnām. Komisijai būtu jāizpēta, vai ir lietderīgi noteikt CO_2 emisijas maziem kravas automobiļiem, kuru *TPMLM* ir mazāka par 5 tonnām, saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 ([13]) (*VECTO* – transportlīdzekļa enerģijas patēriņa simulācijas rīks), ņemot vērā Komisijas Regulu (ES) 2017/1151 ([14]).

(29) Būtu jāievieš dažas definīcijas, lai Regulas (ES) 2019/1242 terminoloģiju saskaņotu ar terminoloģiju Savienības transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas leģislatīvajos aktos, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/858 ([15]) un Regulā (ES) 2017/2400.

([12]) 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.).

([13]) 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.).

([14]) Komisijas Regula (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L 175, 7.7.2017., 1. lpp.).

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

(30) Attiecībā uz šīs regulas ieviesto iespēju veikt lielas noslodzes transportlīdzekļu pārvietojumus starp ražotājiem un atbrīvojuma piešķiršanu ražotājiem, kas ražo tikai nedaudzus lielas noslodzes transportlīdzekļus, Regulā (ES) 2019/1242 būtu jāpievieno termina "saistītu ražotāju grupa" definīcija. Minētajā definīcijā pēc būtības būtu jāievēro terminoloģija, kas attiecībā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem izmantota Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/631 ([16]).

(31) Lai noteiktu pienākumus atsevišķiem ražotājiem, Savienības mēroga CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparkiem būtu jāizsaka konkrētām transportlīdzekļu apakšgrupām paredzētos CO_2 emisiju mērķrādītājos, kas būtu jānosaka, ņemot vērā tajās ietilpstošo lielas noslodzes transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus.

(32) Ņemot vērā to, ka ar piekabēm saistītās CO_2 emisijas būtiski ietekmē lielas noslodzes mehānisko transportlīdzekļu kopējās CO_2 emisijas un enerģijas patēriņu, CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji būtu jānosaka arī piekabēm.

(33) Profesionālo transportlīdzekļu, piemēram, atkritumu vākšanas mašīnas, pašizgāzēju vai betona maisītāju, radītās CO_2 emisijas jau ir sertificētas ar transportlīdzekļa enerģijas patēriņa aprēķināšanas rīku (*VECTO*), un tās monitorē un par tām ziņo transportlīdzekļu ražotāji un dalībvalstis. Profesionālo transportlīdzekļu radītās CO_2 emisijas veido aptuveni 2 % no lielas noslodzes transportlīdzekļu radītajām emisijām un aptuveni 4 % no pārdošanas apjoma. Tā kā profesionālie transportlīdzekļi lielākoties tiek ekspluatēti pilsētās, tie arī ietekmē pilsētu gaisa kvalitāti. Tādēļ profesionālie transportlīdzekļi būtu jāatbrīvo no ražotāju vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķina līdz 2029. gadam. Laikposmā no 2030.–2034. gadam minētajos aprēķinos būtu jāņem vērā tikai bezemisiju profesionālie transportlīdzekļi. No 2035. gada minētajos aprēķinos būtu jāņem vērā visi profesionālie transportlīdzekļi.

(34) Lai veicinātu ar CO_2 emisiju samazināšanas tehnoloģijām aprīkotu piekabju izstrādi un plašu izmantošanu, ir steidzami jāatjaunina un jāpaplašina šādu tehnoloģiju, jo īpaši elektrificētu piekabju, apstiprināšanas sistēma, grozot Regulu (ES) 2018/858.

(35) 2022. gadā bezemisiju pilsētu autobusi jau veidoja aptuveni ceturto daļu no visiem Savienībā pārdotajiem pilsētu autobusiem, un dažās dalībvalstīs šis īpatsvars bija daudz lielāks. Ņemot vērā apakšnozares tehnisko gatavību un nepieciešamību uzlabot pilsētu gaisa kvalitāti, būtu jānosaka obligāts jaunu bezemisiju pilsētas autobusu minimālais īpatsvars.

(36) Obligātajam bezemisiju pilsētas autobusu minimālajam īpatsvaram būtu jāatspoguļo sabiedrības vajadzība pēc sabiedriskā transporta par pieejamu cenu, tostarp 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, jo šādu pilsētas autobusu ekspluatācija radīs fosilās degvielas izmaksu ietaupījumus. Šādu autobusu iegādes izmaksas var vēl vairāk samazināt ar kopīgiem pilsētas autobusu iepirkumiem, izmantojot Tīru autobusu Eiropas platformu, turklāt dalībvalstis varētu izmantot Sociālo klimata fondu nolūkā atbalstīt mazaizsargātus iedzīvotājus, nodrošinot viņiem sabiedriskā transporta biļetes vai abonementus bez maksas vai par zemāku cenu. Visbeidzot, uz reģionālajiem un tālsatiksmes autobusiem, tostarp pārvadājumiem lauku apvidos, joprojām attiecas lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemērojamie CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji. Kā noteikts Regulas (ES) 2023/955 2. panta 2. punktā, ar Sociālā klimata fonda atbalstu varētu apmierināt lauku apvidu specifiskās vajadzības un novērst transporta nabadzību, nodrošinot piekļuvi sabiedriskajam transportam par pieejamu cenu. Komisijai būtu arī jāapsver turpmāki atbilstīgi pasākumi, lai palielinātu publisko iestāžu pieprasījumu pēc bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem nolūkā atbalstīt Savienības klimatneitralitātes mērķa sasniegšanu.

(37) Tā kā būtu jāizvērtē nevis juridisku, bet gan komerciālu vienību atbilstība, minēto lielas noslodzes transportlīdzekļu uzskaites vajadzībām būtu jāatļauj saimnieciski saistītiem ražotājiem noteiktās robežās savā starpā veikt lielas noslodzes transportlīdzekļu pārvietojumus saskaņā ar Regulu (ES) 2019/1242.

(38) Turklāt, lai stiprinātu jaunu bezemisiju tehnoloģiju izstrādi specializētos mazos un vidējos uzņēmumos, vajadzētu būt iespējai veikt bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu pārvietojumus arī starp nesaistītām vienībām.

([16]) 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.).

(39) Bezemisiju transportlīdzekļu pāraprīkošana nozīmē iekšdedzes motora pārveidi par bezemisiju motoru vai transportlīdzekļa ar iekšdedzes motoru pārveidi par bezemisiju transportlīdzekli. Tā labvēlīgi ietekmē vidi, jo netiek ražotas jaunas detaļas un netiek izmantoti saistītie materiāli. Tā arī sniedz ekonomiskus ieguvumus, kas saistīti ar transportlīdzekļu pieņemamāku cenu un darbvietu izveides potenciālu. Tomēr par bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem pāraprīkotu lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanu tirgū kavē tas, ka nav saskaņotu tehnisko un administratīvo noteikumu šādu transportlīdzekļu apstiprināšanai. Tāpēc Komisijai būtu jāizvērtē, vai ir potenciāli nepieciešamas iniciatīvas, kas veicinātu šādu saskaņotu noteikumu izstrādi.

(40) Pasākumi, kuru mērķis ir palielināt lielu autoparku operatoru īpašumā esošu vai nomātu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru, palīdzētu palielināt bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu pārdošanas apjomu un paātrinātu pārkārtošanos uz bezemisiju autotransportu. Tāpēc Komisijai būtu jāanalizē tādu iniciatīvu iespējamā nepieciešamība un ietekme, kuru mērķis ir palielināt lielu autoparku operatoru īpašumā esošu vai nomātu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru.

(41) Lai nepieļautu nesamērīgi augstas atbilstības nodrošināšanas izmaksas un ierobežotu administratīvo slogu, no pienākuma nodrošināt atbilstību CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājiem būtu jāatbrīvo ražotāji, kas ražo nedaudzus lielas noslodzes transportlīdzekļus, kuri atbilst konkrētām juridiskām prasībām. Tā kā tiem joprojām ir jāpilda Regulā (ES) 2019/1242 noteiktie ziņošanas pienākumi, pastāv piemērots mehānisms minēto ražotāju kontrolei.

(42) 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 CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji, un, lai tos sasniegtu, ražotājiem šajā periodā jāveic uz nākotni vērsti tehniskie pilnveidojumi. Tomēr ražotājiem 2029., 2034. un 2039. gadā būtu jāsedz visi atlikušie emisiju parādi. Emisijas kredītvienībām, ja tās nav izmantotas 7 gadu laikā pēc to iegādes, būtu automātiski jākļūst nederīgām.

(43) Regulā (ES) 2019/1242 attiecībā uz katru transportlīdzekļu kategoriju būtu skaidri jānosaka ražotāja identitāte, uz kuru lielas noslodzes transportlīdzeklis būtu jāattiecina; tādējādi tiktu ņemtas vērā M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu dažādās konfigurācijas.

(44) Noteikumiem par paziņoto monitoringa datu verifikāciju būtu jāaptver arī iespējami šādu datu kļūdu *ex post* labojumi un tajos būtu jāparedz, kā Komisijai ar šādiem labojumiem vajadzētu rīkoties, lai nodrošinātu Savienības autoparka CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāju sasniegšanu.

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

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

(47) Iestrādājot Regulas (ES) 2018/956 monitoringa un ziņošanas noteikumus Regulā (ES) 2019/1242, būtu jāizmanto iespēja minētos noteikumus nedaudz grozīt, ņemot vērā pieredzi, kas gūta Regulā (ES) 2018/956 paredzētajos pirmajos divos ziņošanas ciklos.

(48) Ņemot vērā to, ka CO_2 emisijas vairs nenoteiks ražotāji vieni paši, pienākums ziņot par lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijām un citiem tehniskajiem datiem būtu jāattiecina ne tikai uz ražotājiem, bet arī uz tām vienībām, kuras nosaka sniegumu saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 ([17]). Paziņojamajiem datiem būtu jāietver ražotāja uzskaites datne.

(49) Komisijai vajadzētu spēt ņemt vērā tehnikas sasniegumus, kravu pārvadājumu loģistikas attīstību, piemēram, dažās dalībvalstīs izmantotus īpaši lielas noslodzes transportlīdzekļu sastāvus, pielāgojumus, kas vajadzīgi, balstoties uz šīs regulas piemērošanu un grozījumiem pamatā esošajos tipa apstiprināšanas tiesību aktos, nodrošināt, ka datu prasības un monitoringa un ziņošanas procedūra laika gaitā joprojām ir piemērotas, lai novērtētu lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka īpatsvaru CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājos, nodrošināt datu pieejamību par

([17]) 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.).

jaunām un progresīvām CO_2 emisiju samazināšanas tehnoloģijām un par rezultātiem, kas gūti uz ceļa veiktos verifikācijas testos, nodrošināt, ka aerodinamiskās pretestības vērtību diapazoni joprojām ir piemēroti informācijas un salīdzināmības vajadzībām, un papildināt noteikumus par administratīvajiem naudas sodiem.

(50) Minēto iemeslu dēļ būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu kritērijus, saskaņā ar kuriem definē transportlīdzekļu apakšgrupas, tostarp pievieno īpaši smaga sastāva kravas automobiļu (*EHC*) apakšgrupas, un saskaņā ar kuriem definē profesionālos transportlīdzekļus, un kritērijus dažādu spēka pārvada tehnoloģiju sniedzamībai, 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, lai grozītu pielikumos noteiktās datu prasības un monitoringa un ziņošanas procedūru, lai precizētu datus, kas dalībvalstīm jāpaziņo uz ceļa veikto verifikācijas testu rezultātu monitorēšanai, lai grozītu aerodinamiskās pretestības vērtību diapazonus un lai 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 nolūkā deleģēto aktu sagatavošanā nodrošināt vienlīdzīgu dalību Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un viņiem tiek nodrošināta sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(51) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Regulas (ES) 2019/1242 īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz tipa apstiprināšanas procedūrām un kopējām tehniskām specifikācijām, uzlādes un uzpildes infrastruktūras un pilsētas autobusu tehnisko un atvērto sadarbspēju fizisko savienojumu un informācijas apmaiņas ziņā. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ([18]).

(52) Regula (ES) 2018/956 būtu jāatceļ, paredzot pārejas noteikumus, kas ļauj šīs regulas spēkā stāšanās brīdī esošo pārskata periodu pabeigt saskaņā ar noteikumiem, kas bija piemērojami minētā pārskata perioda sākumā, tostarp attiecībā uz visu savākto datu pēcapstrādi. Tāpēc šī regula būtu jāpiemēro no nākamā pārskata perioda sākuma.

(53) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, veicināt CO_2 emisiju samazināšanu izmaksefektīvā un ekonomiski izdevīgā veidā atbilstīgi 2030. gadam izvirzītajam neto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājuma mērķrādītājam, kurš jāsasniedz visas ekonomikas mērogā, izmantojot grozītus Savienības autoparka CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājus lielas noslodzes transportlīdzekļiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tās mēroga un iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tādus pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(54) Tāpēc Regulas (EU) 2018/858 un (ES) 2019/1242 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2019/1242

Regulu (ES) 2019/1242 groza šādi:

1) regulas 1. pantu aizstāj ar šādu:

([18]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

"*1. pants*

Priekšmets un mērķis

1. Šī regula nosaka CO_2 emisiju standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētie standarti palīdz sasniegt Savienības klimatneitralitātes mērķi un Savienības starpposma klimata mērķrādītājus, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119 (*), dalībvalstu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītājus, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2023/857 (**), un Parīzes nolīguma mērķus, kā arī palīdz nodrošināt 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.

(*) 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.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/857 (2023. gada 19. aprīlis), ar ko groza Regulu (ES) 2018/842 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 Regulu (ES) 2018/1999 (OV L 111, 26.4.2023., 1. lpp.).";

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 kuri ir norādīti minētās regulas 2. panta 3. punktā, un kuri pieder pie kādas no šādām transportlīdzekļu kategorijām:

a) M_2 un M_3;

b) N_1, N_2 un N_3 – ar noteikumu, ka šie transportlīdzekļi neietilpst Regulas (ES) 2019/631 darbības jomā;

c) O_3 un O_4.

Šīs regulas vajadzībām pirmās daļas a), b) un c) apakšpunktā minētos transportlīdzekļus sauc par lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Transportlīdzekļus, uz kuriem attiecas pirmās daļas a) vai 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 I pielikumā.";

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

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

Neņem vērā iepriekšēju reģistrāciju ārpus Savienības, kas veikta mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Savienībā.

Šī regula neattiecas uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri pirmo reizi reģistrēti uz laiku, kas nepārsniedz vienu mēnesi, un reģistrēti vienīgi nolūkā tos pārvest uz valsti ārpus Savienības.";

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, ko nosaka saskaņā ar I pielikuma 3. punktu, atsauces periodā katrā transportlīdzekļu apakšgrupā;";

b) iekļauj šādus punktus:

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

3.b) "atsauces periods" ir konkrēta gada pārskata periods, attiecībā uz kuru konkrētai transportlīdzekļu apakšgrupai saskaņā ar šo regulu ir noteikti regulatīvie CO_2 emisiju 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 uzdevumu veikšanai un kas saskaņā ar dalībvalstu paziņoto informāciju tā atbilstības sertifikātā atbilst I pielikuma 1.2. punktā noteiktajiem kritērijiem;";

e) panta 10) punktu aizstāj ar šādu:

"10) "ražotājs" ir persona vai struktūra, uz kuru saskaņā ar 7.a pantu attiecina noteiktā periodā reģistrētos transportlīdzekļus;";

f) iekļauj šādu punktu:

"10.a) "ziņotājs" ir vienība, kas ir atbildīga par datu paziņošanu Komisijai;";

g) panta 11) punktu aizstāj ar šādu:

"11) "bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir jebkurš no šādiem transportlīdzekļiem:

a) lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis bez iekšdedzes motora vai ar iekšdedzes motoru, kura CO_2 emisijas nepārsniedz 3 g CO_2/(t km) vai 1 g CO_2/(p km), kā noteikts saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 9. pantu;

b) lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis, kuram nav iekšdedzes motora vai kura iekšdedzes motora CO_2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem, nepārsniedz 1 g/kWh, vai kura iekšdedzes motora CO_2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 (*) un tās īstenošanas pasākumiem, nepārsniedz 1 g/km, ar noteikumu, ka CO_2 emisijas nav noteiktas, ievērojot 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 Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem vai saskaņā ar ANO EEK Noteikumiem (EK) Nr. 49, ir mazākas par 1 g CO_2/kWh.

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

h) panta 12) punktu aizstāj ar šādu:

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

i) pantā pievieno šādus punktus:

"16) "primārais transportlīdzeklis" ir primārais transportlīdzeklis, kā definēts Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 22) punktā;

17) "lielas noslodzes transportlīdzekļa primārais transportlīdzeklis" ir primārais transportlīdzeklis, kuram ir tipiska virsbūve, ko izmanto simulācijai un kas atbilst lielas noslodzes transportlīdzekļa faktiskajai virsbūvei attiecībā uz tā grīdas (zema/augsta) un stāva (vienstāva/divstāvu) konfigurācijām un attiecīgā gadījumā jebkādiem citiem parametriem;

18) "vairākos posmos pabeigts transportlīdzeklis" ir vairākos posmos pabeigts transportlīdzeklis, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 26) punktā;

19) "pabeigts transportlīdzeklis" ir pabeigts transportlīdzeklis, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 27) punktā;

20) "paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis" ir paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 2.1. punktā;

21) "speciālais transportlīdzeklis" ir speciālais transportlīdzeklis, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 31) punktā;

22) "speciālais paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis" ir speciālais paaugstinātas pārgājības transportlīdzeklis, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 2.3.1. punktā;

23) "atbilstības sertifikāts" ir atbilstības sertifikāts, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 5) punktā;

24) "publisks līgums" publiskā iepirkuma procedūru kontekstā, ja vien nav norādīts citādi, ir "publisks līgums", kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/24/ES (*) 2. panta 1. punkta 5) apakšpunktā, "piegādes, būvdarbu un pakalpojumu līgumi", kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES 2. panta 1) punktā (**), un "koncesijas", kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/23/ES (***) 5. panta 1) punktā;

25) "īpaši smaga sastāva kravas automobilis" jeb "*EHC* kravas automobilis" ir N_3 kategorijas lielas noslodzes transportlīdzeklis, kas ir piemērots izmantošanai transportlīdzekļu sastāvā un atbilst visiem turpmāk minētajiem konstruēšanas un izgatavošanas kritērijiem:

a) tam ir trīs vai vairāk asis;

b) tam ir motors, kura nominālā jauda ir vismaz 400 kW;

c) tas ir konstruēts tā, lai sastāva tehniski pieļaujamā maksimālā masa (*TPMLM*) būtu lielāka par 60 t.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris) par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.).

(***) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/23/ES (2014. gada 26. februāris) par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (OV L 94, 28.3.2014., 1. lpp.)";

j) pievieno šādas daļas:

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

Attiecībā uz ražotājiem "saistīti uzņēmumi" ir:

a) uzņēmumi, kuros ražotājam tieši vai netieši ir:

i) pilnvaras izmantot vairāk nekā pusi no balsstiesībām;

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 šādus pantus:

"3.a pants

CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji

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

a) par 15 % transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH pārskata periodos laikposmā no 2025. gada līdz 2029. gadam;

b) par 45 % visām transportlīdzekļu apakšgrupām, izņemot profesionālos transportlīdzekļus, pārskata periodos laikposmā no 2030. gada līdz 2034. gadam;

c) par 65 % visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos laikposmā no 2035. gada līdz 2039. gadam;

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

2. Transportlīdzekļu apakšgrupas palīdz sasniegt 1. punktā minētos CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājus saskaņā ar I pielikuma 4.3. punktu.

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

4. Neskarot Regulas (ES) 2017/2400 2. panta 3. punktu, šā panta 1.–3. punktā noteiktos CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājus nepiemēro apstiprinātiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas Regulas (ES) 2018/858 2. panta 3. punkta pirmās daļas b) apakšpunkts, izņemot gadījumus, kad ražotājs, ziņojot par lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar šīs regulas IV pielikuma B daļu, izvēlas minētos lielas noslodzes transportlīdzekļus iekļaut savā īpatnējo CO_2 emisiju un mērķrādītāju aprēķinā.

5. Uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas nav minēti 4. punktā un kas reģistrēti izmantošanai civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu, par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu vajadzībām, 1.–3. punktā noteiktie CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji neattiecas, ar noteikumu, ka dalībvalsts to norāda reģistrācijas un ziņošanas procesā, tādējādi saskaņā ar IV pielikuma A daļu paziņotajos datos apliecinot, ka lielas noslodzes transportlīdzekļa izmantojumam bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis nav vienlīdz piemērots un ka tāpēc sabiedrības interesēs ir minētajam izmantojumam reģistrēt lielas noslodzes transportlīdzekli ar iekšdedzes motoru.

Šīs regulas prasības neattiecas uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti izmantošanai bruņoto dienestu vajadzībām, ja dalībvalsts nolemj par tiem neziņot saskaņā ar IV pielikuma A daļu.

3.b pants

Papildu pasākumi, kuru mērķis ir atbalstīt pārkārtošanos uz bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem Savienības tirgū

Līdz 2025. gada 30. jūnijam Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā apsvērta nepieciešamība atvieglot tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū, kuri ir pāraprīkoti par bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp izmantojot saskaņotus noteikumus. Minētajā ziņojumā iekļauj iespēju analīzi un minēto iespēju ietekmi. Attiecīgā gadījumā analīzi papildina ar likumdošanas iniciatīvu vai citu darbību.

3.c pants

Papildu pasākumi, kuru mērķis ir veicināt bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu pieprasījumu Savienības tirgū

Līdz 2027. gada 30. jūnijam Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu ar analīzi par tādu iniciatīvu iespējamo nepieciešamību un ietekmi, kuru mērķis ir palielināt lielu autoparku operatoru īpašumā vai nomā esošu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru. Minētajā ziņojumā Komisija apsver iespējamos risinājumus, kā panākt, lai lielu autoparku operatori iegādātos vai nomātu lielāku skaitu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu.

3.d pants

Bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu mērķrādītājs pilsētas autobusiem

1. Attiecībā uz I pielikuma 4.2. punktā iekļautās tabulas ceturtajā ailē minētajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem (pilsētas autobusi) ražotāji nodrošina, ka to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā ir ievērots saskaņā ar I pielikuma 4.3.2. punktu noteiktais bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu 90 % un 100 % minimālais īpatsvars.

2. Komisija ar īstenošanas aktiem precizē kopējās tehniskās specifikācijas, tostarp standartus, attiecībā uz šajā pantā minētās uzlādes un uzpildes infrastruktūras un pilsētas autobusu tehnisko un atvērto sadarbspēju fizisko savienojumu un informācijas apmaiņas ziņā.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot kopējās tehniskās specifikācijas, tostarp standartus, attiecībā uz pilsētas autobusu ekspluatācijas gaitā ģenerēto datu drošu un aizsargātu kopīgošanu un izmantošanu.

3.e pants

Pilsētas autobusu ilgtspējīgu un noturīgu piegādes ķēžu nodrošināšana, izmantojot publiskā iepirkuma procedūras

1. Līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji tiesības slēgt jaunu bezemisiju pilsētas autobusu iepirkuma, nomas, īres vai izpirkumnomas publiskos piegādes līgumus, kā arī publisko pakalpojumu līgumus, kuru galvenais priekšmets ir šādu pilsētas autobusu izmantošana, piešķir saimnieciski visizdevīgākajam piedāvājumam ar labāko cenas un kvalitātes attiecību.

2. Līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji vismaz divus no turpmāk minētajiem kritērijiem, no kuriem vismaz viens attiecas uz piedāvājuma ieguldījumu piegādes drošībā, izmanto kā tehniskās specifikācijas vai piešķiršanas kritērijus, kā noteikts a) līdz d) apakšpunktā, atkarībā no tirgus situācijas un saskaņā ar Direktīvu 2014/23/ES, Direktīvu 2014/24/ES vai Direktīvu 2014/25/ES un piemērojamiem nozaru tiesību aktiem, kā arī Savienības starptautiskajām saistībām, tostarp Pasaules Tirdzniecības organizācijas Nolīgums par valsts iepirkumu (NVI) un citiem starptautiskiem nolīgumiem, kas Savienībai ir saistoši:

a) trešo valstu izcelsmes produktu daļa piedāvājumos, kā noteikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 952/2013 (*); minēto kritēriju piemēro tikai tiem piedāvājumiem, kuru izcelsme ir valstīs, kas nav NVI puses un kas nav noslēgušas brīvās tirdzniecības nolīgumu, kurā ir paredzēti noteikumi par publisko iepirkumu ar Savienību;

b) aprīkojuma, uz kuru attiecas piedāvājums, darbībai nepieciešamo rezerves daļu attiecīgā brīža un paredzamā pieejamība;

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

d) sertifikāti vai dokumenti, kas apliecina, ka veids, kā pretendenta piegādes ķēde ir organizēta, pretendentam ļauj izpildīt piegādes drošības prasību.

e) vidiskā ilgtspēja, kas pārsniedz piemērojamajos Savienības tiesību aktos paredzētās minimālās prasības.

Pirmā daļa neliedz līgumslēdzējām iestādēm un līgumslēdzējiem izmantot papildu kritērijus.

3. Ja par piešķiršanas kritēriju izmanto piedāvājuma ieguldījumu piegādes drošībā, tam līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijos piešķir 15–40 % svērumu.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 952/2013 (2013. gada 9. oktobris), ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu (OV L 269, 10.10.2013., 1. lpp.).";

5) regulas 4. panta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"Sākot ar 2020. gada 1. jūliju un katrā nākamajā pārskata periodā Komisija katram ražotājam nosaka vidējās īpatnējās CO_2 emisijas g/t km par iepriekšējo pārskata periodu, ņemot vērā:

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

b) saskaņā ar 5. pantu noteikto bezemisiju un mazemisiju koeficientu; un

c) pārskata periodos laikposmā no 2030. gada līdz 2034. gadam jaunus bezemisiju profesionālos transportlīdzekļus, kas ietilpst I pielikuma 1.1.1. punkta darbības jomā.";

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 N kategorijas bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu un CO_2 emisijas.";

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Pārskata periodiem laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam bezemisiju un mazemisiju koeficientu nosaka saskaņā ar I pielikuma 2.3.2. punktu, par pamatu ņemot 2 % etalonu.";

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 lielas noslodzes transportlīdzekļu, izņemot transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD vai 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 iepriekšējā pārskata perioda īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāju. Minēto mērķrādītāju nosaka saskaņā ar I pielikuma 4.1. punktu.";

8) iekļauj šādus pantus:

"6.a pants

Lielas noslodzes 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 lielas noslodzes transportlīdzekļu pārvietojumus, ar noteikumu, ka ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) attiecībā uz visiem pārvietojumiem: pieprasījums ir kopīgi iesniegts pārvietojošajam ražotājam un saņemošajam ražotājam;

b) ja tiek pārvietoti lielas noslodzes transportlīdzekļi, kas nav bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi, pārvietojošais ražotājs un saņemošais ražotājs ir piederīgi saistītu ražotāju grupai;

c) ja bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi tiek pārvietoti starp ražotājiem, kas nav piederīgi saistītu ražotāju grupai: pie ražotāja pārvietoto bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits nepārsniedz 5 % no visiem tā jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti konkrētā pārskata periodā.

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

2. Ja Komisija uzskata, ka pārvietošanas nosacījumi ir izpildīti, tā pārvietoto lielas noslodzes transportlīdzekli neņem vērā pārvietojošā ražotāja attiecīgo vērtību aprēķinā, bet to ņem vērā saņemošā ražotāja attiecīgo vērtību aprēķinā.

6.b pants

Atbrīvojums, ko piemēro ražotājiem, kuri ražo nedaudzus lielas noslodzes transportlīdzekļus

1. Ja konkrētā pārskata periodā ražotājs reģistrēti mazāk nekā 100 jaunus lielas noslodzes transportlīdzekļus, 4. pantā un I pielikuma 2.7. punktā minētajām vidējām īpatnējām CO_2 emisijām un 6. pantā un I pielikuma 4.1. punktā minētajiem īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītājiem minētajā pārskata periodā piešķir vērtību "0".

2. Ja piemēro šā panta 1. punktu, vidējo īpatnējo CO_2 emisiju un īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāju vērtības par attiecīgajiem ražotājiem un pārskata periodiem 11. pantā paredzētajā datu publikācijā neiekļauj.

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

a) ja ražotājs to pieprasa;

b) ja ražotājs pieprasa lielas noslodzes 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 lielas noslodzes transportlīdzekļu, vai ir daļa no saistītu ražotāju grupas, kas ietver citu ražotāju, kuram piemēro a) vai b) apakšpunktu.

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

5. Ražotāji, uz kuriem 1. punktā noteiktais atbrīvojums neattiecas, katrā pārskata periodā informē Komisiju par visiem saviem saistītajiem uzņēmumiem, uz kuriem attiecas atbrīvojums.

6. Ražotāji 4. un 5. punkta nolūkiem informē Komisiju, 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 pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2039. gadam 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 pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2039. gadam. 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 ar šādu:

"Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības, kas iegūtas pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2039. gadam, attiecīgā gadījumā no viena pārskata perioda pārnes uz nākamo pārskata periodu. Tomēr visas atlikušās 2029., 2034. un 2039. gada pārskata periodu emisijas parādvienības dzēš. Emisijas kredītvienības ņem vērā vienīgi nolūkā noteikt, vai ražotājs ir ievērojis tam noteikto īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāju jebkurā no 7 gadu pārskata periodiem pēc pārskata perioda, kurā tās ir iegūtas.";

e) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. CO_2 emisiju samazināšanas trajektorijas katram ražotājam nosaka saskaņā ar I pielikuma 5.1.2. punktu, balstoties uz šādām lineārām trajektorijām:

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

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

10) iekļauj šādus pantus:

"*7.a pants*

Lielas noslodzes 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 lielas noslodzes transportlīdzekļus attiecina uz šādiem ražotājiem:

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

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

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

7.b pants

M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķināšana

M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemēro šādus noteikumus:

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

b) atkāpjoties no šā panta a) punkta, pēc 7.a panta b) punktā minētā primārā transportlīdzekļa ražotāja pieprasījuma Komisijai un ievērojot šā panta c) punktā paredzēto 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 minētā pielikuma 2.2.2. punktā;

c) pieprasījumu atbilstīgi šā panta b) punktam attiecībā uz M kategorijas jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli nepieņem, ja primārā transportlīdzekļa ražotājs un Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 4.a punktā definētais pabeigtā vai vairākos posmos pabeigtā transportlīdzekļa ražotājs ir saistīti uzņēmumi vai vienas un tās pašas juridiskās personas daļas; iesniegdams šādu pieprasījumu, primārā transportlīdzekļa ražotājs apliecina, ka tie nav saistīti uzņēmumi vai vienas un tās pašas juridiskās personas daļas; tas pēc pieprasījuma sniedz Komisijai apliecinošu informāciju;

d) Komisija ar Eiropas Vides aģentūras atbalstu bez kavēšanās elektroniskā formātā dara pieejamus rīkus un procedūras norādījumus, kas vajadzīgi, lai ražotāji varētu iesniegt Komisijai pieprasījumus, kā minēts b) punktā.

(*) 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.).";

11) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Ja, ievērojot 2. punktu, konstatē, ka ražotājam konkrētā ziņošanas periodā sākot no 2025. gada ir CO_2 emisiju pārsniegums, Komisija piemēro CO_2 emisiju pārsnieguma maksu, ko aprēķina saskaņā ar šādu formulu: (CO_2 pārsnieguma maksa) = (CO_2 emisiju pārsniegums × 4 250 EUR/g CO_2/t km).";

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

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

a) ja kādā no pārskata periodiem laikposmā no 2025. līdz 2028. gadam, no 2030. līdz 2033. gadam vai no 2035. līdz 2038. gadam 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 periodos emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, ir pozitīva;

c) ja 2041. gada pārskata periodā un turpmāk ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz tā īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāju.

CO_2 emisiju pārsniegumu konkrētā pārskata periodā aprēķina saskaņā ar I pielikuma 6. punktu.";

12) regulas 9. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

a) ja saskaņā ar šīs regulas 13. pantā minēto procedūru veiktajās verifikācijās ir konstatēts, ka 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 nepareizu ievaddatu vai citu iemeslu dēļ konstatētas kļūdas CO_2 emisiju noteikšanā;

c) ja konstatētas kļūdas CO_2 emisiju monitorēšanā un ziņošanā par tām;

d) ja ir konstatētas jebkādas novirzes, kas nav a), b) vai c) apakšpunktā minētās novirzes.";

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 aprēķināšanā. Komisija attiecīgā gadījumā groza 11. panta 1. punktā minēto sarakstu. Komisijai nav pienākuma ņemt vērā novirzes, 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 atsauces CO_2 emisiju ticamību un reprezentativitāti to apakšgrupu transportlīdzekļiem, kuriem saskaņā ar I pielikuma 3.2. punktu kā atsauces periodu piemēro 2024. gada pārskata periodu vai vēlāka gada pārskata periodu, Komisija novērtē, kā piemēroti nosacījumi, saskaņā ar kuriem noteiktas atsauces CO_2 emisijas, un nosaka, vai minētās emisijas ir nepamatoti palielinātas un kā tās šādā gadījumā ir jālabo.

2. Ja Komisija secina, ka visas CO_2 atsauces emisijas vai to daļa ir jālabo, tā saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru pieņem īstenošanas aktu, lai veiktu minētos labojumus.";

14) regulas 11. pantu groza šādi:

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

"d) no 2020. gada 1. jūlija līdz 2041. gada 30. jūnijam norāda katra ražotāja CO_2 emisiju samazinājuma trajektoriju un emisijas kredītvienības un no 2026. gada 1. jūlija līdz 2041. gada 30. jūnijam – emisijas kredītvienības iepriekšējā pārskata periodā, kā minēts 7. pantā;";

b) panta 1. punkta pirmās daļas e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"e) no 2026. gada 1. jūlija norāda katra ražotāja CO_2 emisiju pārsniegumu iepriekšējā pārskata periodā, kā minēts 8. panta 2. punktā;";

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

"Sarakstā, kas jāpublicē līdz tā gada 30. aprīlim, kurš seko atsauces perioda beigu gadam, iekļauj minētajā atsauces CO_2 emisijas, kas noteiktas attiecībā uz minēto pārskata periodu.";

d) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Komisija pieņem īstenošanas aktus nolūkā grozīt 1. punktā iekļauto sarakstu, ja:

a) 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 ievērojot šā panta 3. punktu noteiktais reprezentatīvo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju līmenis palielinās vai samazinās par vairāk nekā 5 g CO_2/km; šādos gadījumos saskaņā ar II pielikuma 1. punktu aprēķina koriģētās atsauces emisijas un jaunās vērtības publicē kā iepriekšējo vērtību papildinājumu, norādot pārskata periodu, kad tās piemērojamas pirmo reizi;

b) saskaņā ar 14. panta 1. punkta a)–f) apakšpunktu ir grozīti pielikumi; šādos gadījumos iepriekš publicētās atsauces CO_2 emisijas saskaņā ar I pielikumu pārrēķina, ņemot vērā parametrus, kas grozīti saskaņā ar 14. panta 1. punkta a)–f) apakšpunktu un 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 iepriekšējās atsauces emisijas.";

e) pievieno šādu punktu:

"3. Ja Regulā (EK) Nr. 595/2009 minētās tipa apstiprināšanas procedūras tiek grozītas, kā minēts šā panta 2. punkta a) apakšpunktā, šā panta 2. punktā minētajos īstenošanas aktos vai nu precizē, vai nosaka metodiku, kā definēt vienu vai vairākus transportlīdzekļu apakšgrupai reprezentatīvus transportlīdzekļus, tostarp to statistiskos svērumus un lietderīgās slodzes un pasažieru skaita vērtības, kuras jāizmanto CO_2 emisiju noteikšanai. Minētā metodoloģija ir pamats, lai aprēķinātu šā panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktā minēto korekciju, ņemot vērā monitoringa datus, kas paziņoti, ievērojot šo regulu un Regulas (ES) 2017/2400 12. panta 1. punktā minētos transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar šīs regulas 16. panta 2. punktā noteikto pārbaudes procedūru.";

15) regulas 13. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Ja, ievērojot 2. punktu veiktās verifikācijas rezultātā tiek konstatēta CO_2 emisiju un degvielas patēriņa vērtību neatbilstība, ko nevar saistīt ar simulācijas rīka nepareizu darbību, vai jebkādas stratēģijas, ar kurām mākslīgi uzlabo transportlīdzekļa veiktspēju, esamība, atbildīgā tipa apstiprinātāja iestāde vajadzības gadījumā papildus Regulas (ES) 2018/858 XI nodaļā izklāstīto pasākumu veikšanai nodrošina klientam paredzēto informācijas datņu, atbilstības sertifikātu un individuālo apstiprinājuma sertifikātu labošanu. Ja datus klientam paredzētās informācijas datnēs, atbilstības sertifikātos un individuālas apstiprināšanas sertifikātos nevar labot saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, atbildīgā tipa apstiprinātāja iestāde izdod paziņojumu par labojumu, kurā norāda labotos datus. Tā minēto paziņojumu nosūta Komisijai un attiecīgajām pusēm.";

16) iekļauj šādus pantus:

"13.a pants

Dalībvalstu veiktais monitorings un ziņošana

1. Sākot no 2023. 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. Šis pants attiecas uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti izmantošanai civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu vai par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku vajadzībām.

4. Šis pants attiecas uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti izmantošanai civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu, par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu vajadzībām, neatkarīgi no tā, vai tie ir atbrīvoti no 3.a panta prasībām.

13.b pants

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

1. Ražotāji vai citas vienības, kuras ir atbildīgas par lielas noslodzes transportlīdzekļa CO_2 emisiju noteikšanu un uz kurām attiecas Regulas (ES) 2017/2400 9. pants vai Īstenošanas regulas (ES) 2022/1362 8. pants, datus par jauno lielas noslodzes transportlīdzekli paziņo saskaņā ar šīs regulas IV pielikuma B daļu.

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

Šo punktu nepiemēro lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kam piešķirts atbrīvojums, ievērojot ar 6.b pantu.

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

3. Ziņošanas pienākumus, kas paredzēti 13.a panta 3. un 4. punktā, piemēro ražotājiem un citām vienībām šā panta 1. punkta nozīmē.

13.c pants

Centrāls lielas noslodzes transportlīdzekļu datu reģistrs

1. Komisija uztur centrālu reģistru ("centrālais reģistrs"), kurā glabā lielas noslodzes transportlīdzekļu datus, kas tiek paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu.

Centrālais reģistrs ir publiski pieejams, izņemot V pielikuma 3.2. punktā uzskaitītos datu ierakstus.

Aerodinamiskās pretestības vērtību dara publiski pieejamu IV pielikuma C daļā noteiktajā diapazona formātā.

2. Centrālo reģistru Komisijas vārdā pārvalda Eiropas Vides 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, ievērojot 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 ievērojot 13.a un 13.b pantu paziņoto datu kvalitātes verifikāciju.

3. Ja Komisija tiek informēta par kļūdām datos, kas paziņoti, ievērojot 1. punktu, vai ja tā pēc verifikācijas, ko tā pati veic, ievērojot 2. punktu, datu kopā konstatē neatbilstības, tā vajadzības gadījumā veic pasākumus, kas nepieciešami, lai labotu centrālajā 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 šādiem gadījumiem:

a) ja tā konstatē, ka dati, kurus ražotājs paziņojis, ievērojot šīs regulas 13.b 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 13b. panta 1. punkta otrajā daļā minētajā termiņā, un kavējumam nav pienācīga attaisnojuma.

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

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

2. Komisija 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.

Minētajos deleģētajos aktos ievēro šādus principus:

a) procedūrā 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 atbilstīgus administratīvos naudas sodus, 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 un ilgumu, kā arī tam pašam ražotājam jebkādas iepriekš piemērotas sankcijas;

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

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

17) regulas 14. pantu aizstāj ar šādu:

"*14. pants*

Grozījumi I, IV un V pielikumā

1. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šīs regulas 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 (EK) Nr. 595/2009, – grozītu šādus šīs regulas I pielikuma elementus:

a) 1.1. punktā noteiktie kritēriji, pēc kuriem definē transportlīdzekļu apakšgrupas, tostarp pievienojot atsevišķas transportlīdzekļu apakšgrupas *EHC* kravas automobiļiem;

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) 2.1.1., 2.1.2 un 2.1.3. punktā noteiktais ekspluatācijas profilu svērums;

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

g) 2.6.1., 2.6.2 un 2.6.3. 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 (EK) Nr. 595/2009;

b) atjaunināt vai koriģēt C daļā noteiktos aerodinamiskās pretestības vērtību diapazonus nolūkā ņemt vērā izmaiņas lielas noslodzes transportlīdzekļa konstrukcijā un nodrošināt, ka minētie diapazoni joprojām ir būtiski informācijas un salīdzināmības vajadzībām.

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

a) tajā izklāstīto ziņošanas procedūru, lai ņemtu vērā šīs regulas piemērošanā gūto pieredzi un lai ziņošanas procedūru pielāgotu tehnikas attīstībai;

b) 3.2. punktu, pievienojot jebkādus datu ierakstus, kas ir pievienoti centrālajam reģistram.";

18) regulas 15. pantu aizstāj ar šādu:

"*15. pants*

Pārskatīšana

1. Līdz 2027. gada 31. decembrim Komisija izskata šīs regulas iedarbīgumu un ietekmi, jo īpaši attiecībā uz mērķi vēlākais līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti, un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par minētās izskatīšanas rezultātiem.

Minētajā ziņojumā Komisija īpaši izvērtē:

a) dalībvalstīs reģistrēto bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu;

b) progresu publiskās un privātās alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanā lielas noslodzes transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas šī regula, kā arī no infrastruktūras atkarīgu ierobežojumu esamību trešās valstīs attiecībā uz ES jaunreģistrētu lielas noslodzes transportlīdzekļu ekspluatāciju ārpus Savienības;

c) ietekmi uz nodarbinātību, jo īpaši uz mikrouzņēmumiem, mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MVU), darbaspēka pārkvalifikācijas un prasmju pilnveides atbalsta pasākumu efektivitāti un to, cik nozīmīga ir ekonomiski dzīvotspējīga un sociāli taisnīga pārkārtošanās uz bezemisiju autotransporta mobilitāti; īpašu uzmanību pievērš ietekmei uz perifērajām dalībvalstīm un ietekmei uz ātrbojīgu preču pārvadājumiem;

d) vai 6.b pantā noteiktā atbrīvojuma saglabāšana ražotājiem, kas ražo maz transportlīdzekļu, joprojām ir pamatota;

e) minimālo energoefektivitātes robežvērtību noteikšanas ietekmi uz jauniem bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ko laiž Savienības tirgū;

f) CO_2 emisiju pārsnieguma maksas līmeni,, lai nodrošinātu, ka tā pārsniedz vidējās robežizmaksas par tehnoloģijām, kas vajadzīgas CO_2 emisiju samazinājuma mērķrādītāju sasniegšanai;

g) šādu lielas noslodzes transportlīdzekļu, kas pašlaik neietilpst Regulas (ES) 2017/2400 darbības jomā, iekļaušana CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājos:

i) mazi kravas automobiļi, kuru *TPMLM* ir mazāks vai vienāds ar 5 tonnām, pēc tam, kad ir veikta izmeklēšana par lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju noteikšanas piemērotību saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 noteikumiem (*VECTO* simulācijas), ņemot vērā arī Regulu (ES) 2017/1151; un

ii) speciālie, paaugstinātas pārgājības un speciālie paaugstinātas pārgājības transportlīdzekļi;

h) jebkādus specifiskus apgrūtinājumus attiecībā uz 3.d panta 1. punkta ievērošanu sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu dēļ, ņemot vērā specifisku teritoriālo morfoloģiju vai meteoroloģiskos apstākļus, kā arī publisko iestāžu jau veiktos nesenos ieguldījumus biometāna jomā;

i) oglekļa korekcijas koeficienta lomu pārejā uz bezemisiju mobilitāti lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē;

j) to, kāda nozīme ir metodikai, lai reģistrētu tikai ar CO_2 neitrālām degvielām darbinātus lielas noslodzes transportlīdzekļus, saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un Savienības klimata neitralitātes mērķi;

k) to, vai jaunu transportlīdzekļu apakšgrupu izveides *EHC* kravas automobiļiem rezultātā nav nepamatoti palielinājusies motora nominālā jauda;

l) iespēju izstrādāt kopīgu Savienības metodiku Savienības tirgū laistu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO_2 emisiju novērtēšanai un konsekventai datu paziņošanai;

m) iespējas šīs regulas ievērošanas vērtēšanā ņemt vērā bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus, kas ir modernizēti iepriekš reģistrēti tradicionālie lielas noslodzes transportlīdzekļi.

Minētajam ziņojumam attiecīgā gadījumā pievieno leģislatīvā akta priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu.

2. Komisija izvērtē ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu nozīmi pārkārtošanās procesā uz klimatneitralitāti, tostarp lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē. Atsevišķi no 1. punktā minētās pārskatīšanas un plašākas stratēģijas šādu degvielu ieviešanai ietvaros Komisija līdz 2025. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu ar visaptverošu analīzi par nepieciešamību vēl vairāk stimulēt modernu biodegvielu un biogāzes un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu ieviešanu lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē un atbilstošu pasākumu sistēmu, tostarp finansiāliem stimuliem, lai panāktu minēto ieviešanu. Pamatojoties uz minēto analīzi, Komisija vajadzības gadījumā iesniedz papildu tiesību aktu priekšlikumus vai sniedz ieteikumus dalībvalstīm.";

19) regulas 17. pantu groza šādi:

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

"Pilnvaras pieņemt 3.d panta 3. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.d panta 2. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā, 14. panta 2. punktā un 14. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem no 2024. gada 26. jūnija.";

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

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

c) panta 6. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

"Ievērojot 3.d panta 3. punktu, 13. panta 4. punkta otro daļu, 13.d panta 2. punktu, 13.f panta 2. punktu un 14. panta 1., 2. un 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus.";

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

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

2. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2018/858

Regulu (ES) 2018/858 groza šādi:

1) regulas 3. pantu groza šādi:

a) panta 33) punktu aizstāj ar šādu:

"33) "puspiekabe" ir piekabe, kuras ass vai asis ir novietotas aiz transportlīdzekļa smaguma centra (kad tas ir vienmērīgi noslogots) un kas ir aprīkota ar savienojošu ierīci, kura ļauj pārnest horizontālos un vertikālos spēkus uz velkošo transportlīdzekli;";

b) pievieno šādu punktu:

"59) "e-piekabe" ir jebkāda veida piekabe, kas spēj palīdzēt transportlīdzekļa sastāva piedziņai, izmantojot savu elektrisko spēka pārvadu, un kura nav izmantojama uz koplietošanas ceļiem, ja to nevelk mehānisks transportlīdzeklis;";

2) regulas I pielikuma B daļas 6.1.1. punkta d) apakšpunktā pievieno šādu punktu:

"iii) e-piekabju gadījumā – piedziņas un enerģijas uzglabāšanas sistēmas galveno komponentu dizains un konstrukcija;".

3. pants

Regulas (ES) 2018/956 atcelšana

Regulu (ES) 2018/956 atceļ no 2024. gada 1. jūlija.

Atsauces uz Regulu (ES) 2018/956 uzskata par atsaucēm uz Regulu (ES) 2019/1242, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu Regulas (ES) 2019/1242 VI pielikumā, kā tā iekļauta šīs regulas II pielikumā.

4. pants

Pārejas noteikumi

Neatkarīgi no 3. panta attiecībā uz pārskata periodiem pirms 2024. gada 1. jūlijā turpina piemērot Regulu (ES) 2019/1242 redakcijā, kura piemērojama 2024. gada 30. jūnijā, un Regulu (ES) 2018/956 redakcijā, kura piemērojama 2024. gada 30. jūnijā.

5. pants

Stāšanās spēkā

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

To piemēro no 2024. gada 1. jūlija.

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

Briselē, 2024. gada 14. maijā

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētāja*
R. METSOLA	H. LAHBIB

I PIELIKUMS

Regulas (ES) 2019/1242 I un II pielikumu groza šādi:

1) regulas I pielikumu aizstāj ar šādu:

"I PIELIKUMS

Vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāji un pārsniegtās CO_2 emisijas

1. Transportlīdzekļu apakšgrupas

1.1. Šajā regulā katram jaunam lielas noslodzes transportlīdzeklim nosaka transportlīdzekļu apakšgrupu *sg*.

1.1.1. N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem transportlīdzekļu apakšgrupu *sg* definē šādi:

Transportlīdzekļu grupa, ievērojot Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu	Kabīnes veids	Motora jauda	Sniedzamība (*OR*)	Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām (*)	
				Transportlīdzekļi, kas nav profesionālie transportlīdzekļi	Profesionālie transportlīdzekļi
53. grupa un bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi 51. grupā	Visi/visas			53	53v
54. grupa un bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi 52. grupā	Visi/visas			54	—
1s	Visi/visas			1s	1sv
1	Visi/visas			1	1v
2	Visi/visas			2	2v
3	Visi/visas			3	3v

Transportlīdzekļu grupa, ievērojot Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu	Kabīnes veids	Motora jauda	Sniedzamība (*OR*)	Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām (*)	
				Transportlīdzekļi, kas nav profesionālie transportlīdzekļi	Profesionālie transportlīdzekļi
4	Visas	<170 kW	Visas	4-UD	4v
	Kabīne bez guļvietas	≥170 kW	Visas	4-RD	
	Kabīne ar guļvietu	≥170 kW un <265 kW			
	Kabīne ar guļvietu	≥265 kW	<350 km		
	Kabīne ar guļvietu	≥265 kW	≥350 km	4-LH	
9	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	9-RD	9v
	Kabīne ar guļvietu	Visas	<350 km		
	Kabīne ar guļvietu	Visas	≥350 km	9-LH	
5	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	5-RD	5v
	Kabīne ar guļvietu	<265 kW			
	Kabīne ar guļvietu	≥265 kW	<350 km		
	Kabīne ar guļvietu	≥265 kW	≥350 km	5-LH	

Transportlīdzekļu grupa, ievērojot Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu	Kabīnes veids	Motora jauda	Sniedzamība (*OR*)	Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām (*)	
				Transportlīdzekļi, kas nav profesionālie transportlīdzekļi	Profesionālie transportlīdzekļi
10	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	10-RD	10v
	Kabīne ar guļvietu	Visas	<350 km		
	Kabīne ar guļvietu	Visas	≥350 km	10-LH	
11	Visi/visas			11	11v
12	Visi/visas			12	12v
16	Visi/visas			16	16v

(*) Aprēķinot ražotāju transportlīdzekļu īpatsvaru un vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārskata periodos no 2030. gada līdz 2034. gadam saskaņā ar attiecīgi 2.4. un 2.7. punktu, N kategorijas bezemisiju profesionālos transportlīdzekļus iedala šādi.

Bezemisiju profesionālais transportlīdzeklis apakšgrupā	Iedalīts transportlīdzekļu apakšgrupā
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD

Bezemisiju profesionālais transportlīdzeklis apakšgrupā	Iedalīts transportlīdzekļu apakšgrupā
11v	11
12v	12
16v	16

"Kabīne ar guļvietu" ir tāda veida kabīne, kam aiz vadītāja sēdekļa ir nodalījums, kuru paredzēts izmantot gulēšanai, kā paziņots, ievērojot 13.a un 13.b pantu.

"Kabīne bez guļvietas" ir tāda veida kabīne, kas nav kabīne ar guļvietu.

Ja jauns lielas noslodzes transportlīdzeklis ir iedalīts transportlīdzekļu apakšgrupā 4-UD, bet dati par CO_2 emisijām (g/km) UDL vai UDR ekspluatācijas profiliem, kas norādīti 1.4. punktā, nav pieejami, attiecīgo jauno lielas noslodzes transportlīdzekli iedala transportlīdzekļu apakšgrupā 4-RD.

"Sniedzamība" ir attālums, ko lielas noslodzes transportlīdzeklis bez atkārtotas uzpildīšanas vai atkārtotas uzlādēšanas var nobraukt tālsatiksmes pārvadājumos, kā noteikts 1.3. punktā.

1.1.2. M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem transportlīdzekļu apakšgrupu (*sg*) definē šādi.

Transportlīdzekļu grupa, ievērojot Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu	Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2

Transportlīdzekļu grupa, ievērojot Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu	Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

1.1.3. O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem transportlīdzekļu apakšgrupu (*sg*) definē šādi.

Transportlīdzekļu grupas, kas definētas Īstenošanas Regulas (ES) 2022/1362 I pielikumā	Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām
Visas 1. tabulā norādītās grupas ar vienu, divām vai trim asīm	Tādas pašas, kā norādīts Īstenošanas Regulas (ES) 2022/1362 I pielikuma tabulu slejā "Transportlīdzekļu grupa"
Visas 4. tabulā norādītās grupas ar divām vai trim asīm	
Visas 6. tabulā norādītās grupas	

1.2. Profesionālos transportlīdzekļus definē pēc šādiem kritērijiem:

Transportlīdzekļa kategorija	Šasijas konfigurācija	Kritēriji profesionāliem transportlīdzekļiem
N	Nedalīts	Lai papildinātu virsbūves kodu, kas norādīts atbilstības sertifikāta 38. ierakstā, izmanto vienu no šādiem Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma 2. papildinājumā uzskaitītajiem skaitļiem: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 vai 31;
	Vilcējs	Maksimālais ātrums nepārsniedz 79 km/h

1.3. Sniedzamības šajā regulā ir noteiktas šādi.

Spēka pārvada tehnoloģija	Sniedzamība (*OR*)
Lielas noslodzes transportlīdzekļi, kas enerģiju mehāniskās piedziņas vajadzībām saņem tikai no elektroenerģijas vai jaudas akumulēšanas ierīces	*OR* = faktiskais nobraukums akumulēto enerģiju patērējošā režīmā *LHR* ekspluatācijas profilam, kā noteikts Regulas (ES) 2017/2400 IV pielikuma I daļas 2.4.1. punktā
Citas tehnoloģijas	*OR*>350 km

1.4. Ekspluatācijas profilu definīcijas

RDL	Mazu kravu reģionālās piegādes
RDR	Raksturīgu kravu reģionālās piegādes
LHL	Mazu kravu tālie pārvadājumi
LHR	Raksturīgu kravu tālie pārvadājumi
UDL	Mazu kravu piegādes pilsētvidē
UDR	Raksturīgu kravu piegādes pilsētvidē
REL	Mazu kravu reģionālās piegādes (*EMS*)
RER	Raksturīgu kravu reģionālās piegādes (*EMS*)
LEL	Mazu kravu tālie pārvadājumi (*EMS*)
LER	Raksturīgu kravu tālie pārvadājumi (*EMS*)
MUL	Mazu kravu komunālie pakalpojumi
MUR	Raksturīgu kravu komunālie pakalpojumi
COL	Mazu kravu piegādes celtniecībā
COR	Raksturīgu kravu piegādes celtniecībā
HPL	Smagie pasažierpārvadājumi pilsētvidē, maza slodze
HPR	Smagie pasažierpārvadājumi pilsētvidē, raksturīga slodze

UPL	Pasažierpārvadājumi pilsētvidē, maza slodze
UPR	Pasažierpārvadājumi pilsētvidē, raksturīga slodze
SPL	Piepilsētas pasažierpārvadājumi, maza slodze
SPR	Piepilsētas pasažierpārvadājumi, raksturīga slodze
IPL	Starppilsētu pasažierpārvadājumi, maza slodze
IPR	Starppilsētu pasažierpārvadājumi, raksturīga slodze
CPL	Tālsatiksmes pasažierpārvadājumu autobusi, maza slodze
CPR	Tālsatiksmes pasažierpārvadājumu autobusi, raksturīga slodze

2. Ražotāja vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķins

2.1. Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa īpatnējo CO_2 emisiju aprēķins

Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v, kas iedalīts transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*, vai tā primārā transportlīdzekļa īpatnējās CO_2 emisijas (g/km) aprēķina šādi:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

kur:

Σ_{mp} ir summa par visiem 1.4. punktā uzskaitītajiem ekspluatācijas profiliem *mp*;

sg ir transportlīdzekļu apakšgrupa, kurā jauns lielas noslodzes transportlīdzeklis *v* ir iedalīts atbilstoši šā pielikuma 1. punktam;

$W_{sg,mp,}$ ir 2.1.1.–2.1.3. punktā norādītais ekspluatācijas profila svērums;

$CO2_{v,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam *mp*, paziņotas, ievērojot 13.a un 13.b pantu, un normalizētas, ievērojot III pielikumu;

$CO2p_{v,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* primārā transportlīdzekļa CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam *mp* un šasijas konfigurācijai (zema/augsta grīda, stāvu skaits), kas piemērojama tā transportlīdzekļu apakšgrupai *sg*, paziņotas, ievērojot 13.a un 13.b pantu, un normalizētas, ievērojot III pielikumu;

Bezemisiju mehāniskajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem $CO2_{v,mp}$ un $CO2p_{v,mp}$ ir 0.

2.1.1. Ekspluatācijas profila svērumi($W_{sg,mp}$) N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ekspluatācijas profils (*mp*) (**)										
	RDL	*RDR*	*LHL*	*LHR*	*UDL*	*UDR*	*REL, RER, LEL, LER*	*MUL*	*MUR*	*COL*	*COR*
53, 53v	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0

Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ekspluatācijas profils (*mp*) (**)										
	RDL	*RDR*	*LHL*	*LHR*	*UDL*	*UDR*	*REL, RER, LEL, LER*	*MUL*	*MUR*	*COL*	*COR*
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

(*) Sk. definīcijas 1.1. punktā.
(**) Sk. definīcijas 1.4. punktā.

2.1.2. Ekspluatācijas režīmu svērumi ($W_{sg,mp}$) M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ekspluatācijas profils (*mp*) (**)									
	HPL	*HPR*	*UPL*	*UPR*	*SPL*	*SPR*	*IPL*	*IPR*	*CPL*	*CPR*
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

Transport-līdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ekspluatācijas profils (*mp*) (**)									
	HPL	*HPR*	*UPL*	*UPR*	*SPL*	*SPR*	*IPL*	*IPR*	*CPL*	*CPR*
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

(*) Sk. definīcijas 1.1. punktā.
(**) Sk. definīcijas 1.4. punktā.

2.1.3. Ekspluatācijas režīmu svērumi ($W_{sg,mp}$) O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ekspluatācijas profils (*mp*) (**)						
	RDL	*RDR*	*LHL*	*LHR*	*UDL*	*UDR*	*REL, RER, LEL, LER*
111, 111V,112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ekspluatācijas profils (*mp*) (**)						
	RDL	*RDR*	*LHL*	*LHR*	*UDL*	*UDR*	*REL, RER, LEL, LER*
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

(*) Sk. definīcijas 1.1. punktā.
(**) Sk. definīcijas 1.4. punktā.

2.2. Ražotāja visu kādai transportlīdzekļu apakšgrupai piederīgo jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* piederīgo visu jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu vai, attiecīgā gadījumā, to primāro transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas $avgCO2_{sg}$ aprēķina šādi:

2.2.1. N un O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \text{ (g/tkm)}$$

2.2.2. M kategorijas pabeigtiem vai vairākos posmos pabeigtiem transportlīdzekļiem:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - Vpv_{sg}) \times PN_{sg}} \text{ (g/pkm)}$$

2.2.3. M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu primārajiem transportlīdzekļiem:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{Vpv_{sg} \times PN_{sg}} \text{ (g/pkm)}$$

kur:

$\sum_v$ ir summa par ražotāja visiem transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* piederīgajiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar 7.b pantu;

$CO2_v$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* īpatnējās CO_2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;

$CO2p_v$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* primārā transportlīdzekļa īpatnējās CO_2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;

V_{sg} ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*;

Vpv_{sg} ir to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*, kurus, ievērojot 7.b pantu, vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2.3. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas;

PL_{sg} ir transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējā lietderīgā slodze, kas noteikta saskaņā ar 2.5. punktu;

PN_{sg} ir transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* transportlīdzekļu vidējais pasažieru skaits, kas noteikts saskaņā ar 2.5. punktu.

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

2.3.1 2019.–2024. gada pārskata periodi

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā laikposmā no 2019. līdz 2024. gadam 5. pantā minēto bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu koeficientu (*ZLEV*) aprēķina šādi:

$$ZLEV = V_{all} / (V_{conv} + V_{zlev}) \text{ ar minimālo vērtību } 0{,}97$$

kur:

V_{all} ir ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits transportlīdzekļu apakšgrupās *sg* = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH;

V_{conv} ir ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits transportlīdzekļu apakšgrupās *sg* = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, izņemot bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus;

V_{zlev} ir V_{in} un V_{out} summa

kur:

V_{in} ir $\sum_v (1+ (1 - CO2_v/LET_{sg}))$

kur $\sum_v$ ir summa par visiem transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* piederīgajiem jauniem bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH;

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

LET_{sg} ir 2.3.4. punktā definētais mazemisiju robežlīmenis tai transportlīdzekļu *sg* apakšgrupai, pie kuras pieder lielas noslodzes transportlīdzeklis *v*;

V_{out} ir to N kategorijas bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits, kas neietilpst transportlīdzekļu apakšgrupās, kuras minētas V_{in} definīcijā, un ar maksimāli 1,5 % V_{conv}.

2.3.2 2025.–2029. gada pārskata periodi

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

$ZLEV = 1 - (y - x)$ izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1 vai mazāka par 0,97; šādā gadījumā *ZLEV* koeficients ir attiecīgi 1 vai 0,97

kur:

x ir 0,02;

y ir V_{in} un V_{out} summa, dalīta ar V_{total}, kur:

V_{in} ir jaunreģistrētu mazemisiju un bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits transportlīdzekļu apakšgrupās *sg* = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, kur katrs no tiem tiek uzskaitīts kā $ZLEV_{specific}$ saskaņā ar šādu formulu:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

kur:

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

LET_{sg} ir 2.3.4. punktā definētais mazemisiju robežlīmenis tai transportlīdzekļu apakšgrupai *sg*, pie kuras pieder lielas noslodzes transportlīdzeklis *v*;

V_{out} ir to jaunreģistrēto N kategorijas bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits, kuri neietilpst transportlīdzekļu apakšgrupās, kas minētas V_{in} definīcijā, un ar maksimāli 0,035 no V_{total};

V_{total} ir ražotāja jaunreģistrētu N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits attiecīgajā pārskata periodā.

Ja V_{in}/i ir mazāks nekā 0,0075, *ZLEV* koeficients ir 1.

2.3.3 Pārskata periodi no 2030. gada

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Mazemisiju robežlīmeņa aprēķināšana

Transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* mazemisiju robežlīmeni LET_{sg} nosaka šādi:

$$LET_{sg} = (rCO_{2\,sg} \times PL_{sg}) / 2$$

kur:

$rCO_{2\,sg}$ ir transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* atsauces CO_2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 3. punktu;

PL_{sg} ir transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējā lietderīgā slodze, kas noteikta saskaņā ar 2.5. punktu.

2.4. Lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru aprēķināšana

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

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

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā jaunu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru transportlīdzekļu apakšgrupā zev_{sg} aprēķina šādi:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā to jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*, kurus ievērojot 7.b pantu vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu CO_2 emisijas, aprēķina šādi:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

kur:

$Vzev_{sg}$ ir ražotāja jauno bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*;

Vpv_{sg} ir to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*, kurus ievērojot 7.b pantu vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas;

V_{sg} ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*;

V ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits.

2.5. Lietderīgās slodzes vērtības, pasažieru skaits un kravas tilpumi

N vai O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzeklim transportlīdzekļu apakšgrupā *sg* vidējo lietderīgās slodzes vērtību PL_{sg} aprēķina šādi:

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

M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzeklim transportlīdzekļu apakšgrupā *sg* vidējo pasažieru skaitu PN_{sg} aprēķina šādi:

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

kur:

Σ_{mp} ir summa par visiem ekspluatācijas profiliem *mp*;

$W_{sg,mp,}$ ir 2.1.1.–2.1.3. punktā norādītais ekspluatācijas profila svērums;

$PL_{sg,mp}$ ir lietderīgās slodzes vērtība, kas piešķirta N un O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem transportlīdzekļu apakšgrupā *sg* ekspluatācijas profilam *mp*, kā precizēts 2.5.1 un 2.5.3. punktā;

$PN_{sg,mp}$ ir pasažieru skaits, kas piešķirts M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem transportlīdzekļu apakšgrupā *sg* ekspluatācijas profilam *mp*, kā precizēts 2.5.2. punktā.

2.5.1. N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļi

Lietderīgās slodzes vērtības $PL_{sg,mp}$ (tonnās) nosaka šādi:

Transportlīdzekļu apakšgrupa *sg* (*)	Ekspluatācijas profils *mp* (**)													
	RDL	*RDR*	*LHL*	*LHR*	*UDL*	*UDR*	*REL*	*RER*	*LEL*	*LER*	*MUL*	*MUR*	*COL*	*COR*
53	Kā noteikts 3.1.1. punktā		Neattiecas		Kā noteikts 3.1.1. punktā		Neattiecas							
53v														
54														
1s														
1sv														
1														
1v														
2			Kā noteikts 3.1.1. punktā											
2v														
3			Neattiecas											
3v														
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n.a.	n.a.	2,6	12,9
5-LH														
5v														

Transportlīdzekļu apakšgrupa *sg* (*)	Ekspluatācijas profils *mp* (**)													
	RDL	*RDR*	*LHL*	*LHR*	*UDL*	*UDR*	*REL*	*RER*	*LEL*	*LER*	*MUL*	*MUR*	*COL*	*COR*
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n.a.	n.a.	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
11v														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n.a.	n.a.	2,6	12,9
12v														
16	Neattiecas												2,6	12,9
16v														

(*) Sk. definīcijas 1.1. punktā.
(**) Sk. definīcijas 1.4. punktā.

Tehniski pieļaujamās maksimālās lietderīgās slodzes vērtības $maxPL_{sg}$ un kravu tilpumus CV_{sg} nosaka saskaņā ar 3.1.1. punktu.

2.5.2. M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļi

Pasažieru skaitu $PN_{sg,mp}$, pasažieru masu $PM_{sg,mp}$ un tehniski pieļaujamo maksimālo pasažieru skaitu $maxPN_{sg}$ transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* un ekspluatācijas profilam *mp* nosaka saskaņā ar 3.1.1. punktu.

2.5.3. O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļi

Lietderīgās slodzes vērtības $PL_{sg,mp}$ (tonnās) nosaka šādi:

Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ekspluatācijas profils (*mp*) (**)						
	RDL	*RDR*	*LHL*	*LHR*	*UDL*	*UDR*	*REL, RER, LEL, LER*
111, 111V,112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	n.a.	n.a.	n.a.
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	n.a.	n.a.	n.a.
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	n.a.	n.a.	n.a.
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	n.a.	n.a.	n.a.
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	n.a.	n.a.	n.a.
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	n.a.	n.a.	n.a.
611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	n.a.	n.a.	n.a.
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	n.a.	n.a.	n.a.
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	n.a.	n.a.	n.a.
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	n.a.	n.a.	n.a.
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	n.a.	n.a.	n.a.

(*) Sk. definīcijas 1.1. punktā.
(**) Sk. definīcijas 1.4. punktā.

Tehniski pieļaujamās maksimālās lietderīgās slodzes vērtības $maxPL_{sg}$ un kravu tilpumus CV_{sg} nosaka saskaņā ar 3.1.1. punktu.

2.6. Nobraukuma un lietderīgās slodzes vai pasažieru skaita svēruma koeficienta aprēķināšana

Transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* nobraukuma un lietderīgās slodzes (pasažieru) svēruma koeficients (MPW_{sg}) ir ikgadējā nobraukuma (norādīts 2.6.1. punktā) un transportlīdzekļu apakšgrupas lietderīgās slodzes un pasažieru skaita vērtības (norādītas 2.5.1., 2.5.2. un 2.5.3. punktā attiecīgi N, M un O transportlīdzekļu kategorijām) reizinājums, kas normalizēts līdz transportlīdzekļu apakšgrupas 5-LH attiecīgajai vērtībai, un to aprēķina šādi:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$ (N un O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem)

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$ (M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem)

kur:

AM_{sg} ir ikgadējais nobraukums, kas attiecīgās transportlīdzekļu apakšgrupas lielas noslodzes transportlīdzekļiem norādīts 2.6.1., 2.6.2. un 2.6.3. punktā;

AM_{5-LH} ir ikgadējais nobraukums, kas 2.6.1. punktā norādīts transportlīdzekļu apakšgrupai 5-LH;

PL_{sg} ir vērtība, kas noteikta 2.5.1. un 2.5.3. punktā;

PN_{sg} ir vērtība, kas noteikta 2.5.2. punktā;

PL_{5-LH} ir transportlīdzekļu apakšgrupas 5-LH vidējā lietderīgās slodzes vērtība, kas noteikta 2.5.1. punktā.

2.6.1. Ikgadējais nobraukums N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ikgadējais nobraukums AM_{sg} (km)
53, 53v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000

Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ikgadējais nobraukums AM_{sg} (km)
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

(*) Sk. definīcijas 1.1. punktā.

2.6.2. Ikgadējais nobraukums M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ikgadējais nobraukums AM_{sg} (km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000

Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ikgadējais nobraukums AM_{sg} (km)
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

(*) Sk. definīcijas 1.1. punktā.

2.6.3. Ikgadējais nobraukums O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļu apakšgrupa (*sg*) (*)	Ikgadējais nobraukums AM_{sg} (km)
111, 111V,112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

(*) Sk. definīcijas 1.1. punktā

2.7. Ražotāju vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, kā minēts 4. pantā

Katram ražotājam aprēķina šādas vidējās īpatnējās CO_2 emisijas:

2.7.1. Pārskata periodiem laikposmā no 2019. līdz 2029. gadam:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Pārskata periodiem no 2025. gada:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kur:

$\sum_{sg}$ ir summa tajās transportlīdzekļu apakšgrupās, kas ietvertas konkrēto vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu;

ZLEV ir vērtība, kas noteikta saskaņā ar 2.3. punktu;

$share_{sg}$ ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;

zev_{sg} ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;

pv_{sg} ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;

MPW_{sg} ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā;

$avgCO2_{sg}$ ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā;

$avgCO2p_{sg}$ ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā;

$rCO2_{sg}$ ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā.

3. Atsauces vērtību aprēķināšana

3.1. Atsauces vērtības

Turpmāk norādītās atsauces vērtības aprēķina, pamatojoties uz visu ražotāju visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem atsauces periodā, kas transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* piemērojams saskaņā ar 3.2. punktu.

3.1.1. Katrai transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* lietderīgās slodzes $PL_{sg,mp}$, pasažieru skaita $PN_{sg,mp}$, pasažieru masas $PM_{sg,mp}$, tehniski pieļaujamās maksimālās lietderīgās slodzes $maxPL_{sg}$, tehniski pieļaujamā maksimālā pasažieru skaita $maxPN_{sg}$ un kravas tilpuma CV_{sg} vērtības aprēķina šādi:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}}$$ (N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem) *

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}}$$ (M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem) *

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}}$$ (M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem) *

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}}$$ (N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem)

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}}$$ (M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem)

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}}$$ (O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem)

(*tikai tām transportlīdzekļu apakšgrupām, kurām 2.5. punktā nav dotas nepārprotamas $PL_{sg,mp}$ vai $PN_{sg,mp}$ vērtības)

3.1.2. Atsauces CO_2 emisijas $rCO2_{sg}$, kas minētas 3. pantā, aprēķina šādi:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$ (N un O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem)

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}}$$ (M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem)

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}}$$ (M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem),

kur:

Σ_v ir summa par visiem tiem transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* piederīgajiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti atsauces periodā, kas *sg* piemērojams saskaņā ar 3.2. punktu;

$CO2_v$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* īpatnējās CO_2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu un vajadzības gadījumā koriģētas, ievērojot II pielikumu;

$CO2p_v$ ir jaunā lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* primārā transportlīdzekļa īpatnējās CO2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu un vajadzības gadījumā koriģētas, ievērojot II pielikumu;

rV_{sg} ir visu to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*, kuri reģistrēti atsauces periodā, kas *sg* piemērojams saskaņā ar 3.2. punktu;

PL_{sg} ir transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējā lietderīgā slodze, kas noteikta 2.5. punktā;

PN_{sg} ir transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējais pasažieru skaits, kas noteikts 2.5. punktā;

$PL_{v,mp}$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* lietderīgā slodze ekspluatācijas profilā mp, kas noteikta, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu;

$PN_{v,mp}$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* pasažieru skaits ekspluatācijas profilā mp, kas noteikts, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu;

$PM_{v,mp}$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* pasažieru masa ekspluatācijas profilā mp, kas noteikta, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu;

$maxPL_v$	ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* tehniski pieļaujamā maksimālā lietderīgā slodze, kas noteikta, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu;
$maxPN_v$	ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* tehniski pieļaujamais maksimālais pasažieru skaits, kas noteikts, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu;
CV_v	ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* kravas tilpums, kas noteikts, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu.

3.2. Transportlīdzekļu apakšgrupām piemērojamie atsauces periodi

Transportlīdzekļu apakšgrupām kā atsauces periodus piemēro šādus pārskata periodus

Transportlīdzekļu apakšgrupa *sg*	Tā gada pārskata periods, kas piemērojams kā atsauces periods
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021
Visas pārējās	2025

3.2.1. Ja 3.2. punktā noteiktajā atsauces periodā transportlīdzekļu apakšgrupā *sg* visu ražotāju jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits ir mazāks par 50, piemēro šādus noteikumus.

Lai pārskata periodiem gadiem < Y + 5 saskaņā ar 2.7. punktu aprēķinātu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas un saskaņā ar 4.1. punktu – īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītājus, visu transportlīdzekļu apakšgrupā *sg* iekļauto ražotāju CO_2 emisijām $avgCO2_{sg}$ un $avgCO2p_{sg}$, kā noteikts 2.2. punktā, un atsauces CO_2 emisijām $rCO2_{sg}$ un $rCO2p_{sg}$, kā noteikts 3.1.2. punktā, piešķir vērtību "0". Y ir pirmā pārskata perioda gads, kurā visu transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* ražotāju jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits ir vismaz 50.

Lai iegūtu atsauces CO_2 emisijas $rCO2_{sg}$ un $rCO2p_{sg}$, kas vajadzīgas, lai saskaņā ar 4. punktu aprēķinātu īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāju, vispirms 3.1.2. punktā norādītās atbilstošās vērtības aprēķina Y gada pārskata periodam, nevis atsauces periodam, kas saskaņā ar 3.2. punktu piemērojams transportlīdzekļu apakšgrupai *sg*.

Iegūtās vērtības tad dala ar:

— mērķrādītāja koeficientu $RET_{sg,r}$, kas noteikts 5.1.1. punktā, lai iegūtu atsauces CO_2 emisijas $rCO2_{sg}$,

— mērķrādītāja koeficientu $RETp_{sg,r}$, kas noteikts 5.1.1. punktā, lai iegūtu atsauces CO_2 emisijas $rCO2p_{sg}$;

4. Regulas 6. pantā minēto ražotāja īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāja aprēķināšana

4.1. Īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāji

Katram ražotājam šādus īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītājus T aprēķina šādi:

4.1.1. Pārskata periodiem laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. Pārskata periodiem no 2030. gada:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

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

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

kur:

$\sum_{sg}$ ir summa tajās transportlīdzekļu apakšgrupās, kas ietvertas konkrētā īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāja aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu;

$share_{sg}$ ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;

MPW_{sg} ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā;

rf_{sg} ir CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājs, kas konkrētajā pārskata periodā piemērojams jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*, kā noteikts 4.3. punktā;

rfp_{sg} ir CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājs, kas konkrētajā pārskata periodā piemērojams jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu primārajiem transportlīdzekļiem transportlīdzekļu apakšgrupā sg, kā noteikts 4.3. punktā;

$zevM_{sg}$ ir bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu mandāts, kas konkrētajā pārskata periodā piemērojams jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*, kā noteikts 4.3. punktā;

$rCO2_{sg}$ ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā;

$rCO2p_{sg}$ ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā;

pv_{sg} ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā.

4.2. Transportlīdzekļu apakšgrupas, kas ietvertas ražotāju vidējo īpatnējo CO_2 emisiju un īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāju aprēķinā

Īpatnējo CO_2 emisiju $CO_2(X)$, īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāju $T(X)$ un CO_2 emisiju samazināšanas trajektorijas $ET(X)_Y$ aprēķinā iekļauj šādas transportlīdzekļu apakšgrupas *sg*:

X = 2025	X = NO	X = MCO2	X = MZE
transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta a) apakšpunktu	kravas pārvadāšanas transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu un 3. a panta 3. punktu	pasažieru pārvadāšanas transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu (tālsatiksmes autobusi un II klases autobusi ar zemu ieeju)	pasažieru pārvadāšanas transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām attiecas bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu mērķrādītāji saskaņā ar 3.d pantu (pilsētas autobusi)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Visas 1.1.1. un 1.1.3. punktā minētās transportlīdzekļu apakšgrupas. Tomēr pārskata periodos pirms 2035. gada profesionālo transportlīdzekļu apakšgrupas neiekļauj.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	31-LF 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji un bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu mandāti

4.3.1. Transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* lielas noslodzes transportlīdzekļiem ievērojot 3.a pantu dažādos pārskata periodos piemēro šādus CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājus rf_{sg} un rfp_{sg}.

CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji rf_{sg} un rfp_{sg}					
Transportlīdzekļu apakšgrupas *sg*		Pārskata periodi pa gadiem			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	No 2040
Vidēji smagie kravas automobiļi	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas automobiļi > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar 4x2 un 6x4 asu konfigurācijām	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar īpašām asu konfigurācijām	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Profesionālie transportlīdzekļi	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	64 %	90 %
Tālsatiksmes un starppilsētu autobusi (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Tālsatiksmes un starppilsētu autobusu primārie transportlīdzekļi (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Piekabes	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %

CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji rf_{sg} un rfp_{sg}					
Transportlīdzekļu apakšgrupas *sg*		Pārskata periodi pa gadiem			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	No 2040
Puspiekabes 421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	10 %	10 %	10 %	Pārskata periodos gados pirms 2025. gada visi CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji rf_{sg} un rfp_{sg} ir 0.

4.3.2. Transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar 3.d pantu dažādos pārskata periodos piemēro šādus bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu mērķrādītājus $zevM_{sg}$.

Bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu mandāti $zevM_{sg}$					
Transportlīdzekļu apakšgrupas *sg*		Pārskata periodi pa gadiem s			
		Pirms 2030	2030–2034	2035–2039	No 2040
Pilsētas autobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	90 %	100 %	100 %

5. Emisijas kredītvienības un parādvienības, kas minētas 7. pantā

5.1. CO_2 emisiju samazināšanas trajektorijas

5.1.1. Mērķrādītāja koeficienti

Katrai transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* un Y gada pārskata periodam mērķrādītāja koeficientus nosaka šādi:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

$$RETp_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

kur:

lY, uY — ir zemākā un augstākā gada vērtības kopā {rY, 2025, 2030, 2035, 2040} transportlīdzekļu apakšgrupām, kas norādītas 4.2. punkta tabulas slejā X = 2025,

kopā {rY, 2030, 2040} visām pārējām transportlīdzekļu apakšgrupām sg, definējot vismazāko intervālu, kurā ir spēkā nosacījums lY ≤ Y < uY;

rY — ir tā atsauces perioda gads, kas transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* piemērojams saskaņā ar 3.2. punktu;

$rf_{sg,lY}$, $rf_{sg,uY}$ — ir transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem lY un uY gadā saskaņā ar 4.3. punktu;

$rfp_{sg,lY}$, $rfp_{sg,uY}$ ir transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu primārajiem transportlīdzekļiem lY un uY gadā saskaņā ar 4.3. punktu;

$zevM_{sg,lY}$, $zevM_{sg,uY}$ ir bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu mandāti jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem lY un uY gadā saskaņā ar 4.3. punktu.

Pārskata gadiem Y < rY $RET_{sg,Y}$, $RET_{psg,Y}$ un $ZET_{sg,Y}$ vērtības ir 1 tā, ka transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* nav ietekmes uz CO_2 emisiju samazināšanas trajektoriju.

5.1.2. CO_2 emisiju samazināšanas trajektorijas

5.1.2.1. Tad katrai transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* un Y gada pārskata periodam nosaka šādas CO_2 emisiju samazināšanas trajektorijas:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Katram ražotājam un Y gada pārskata periodam laikā no 2019. līdz 2024. gada nosaka šādas CO_2 emisiju samazināšanas trajektorijas:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Katram ražotājam un Y gada pārskata periodam laikā no 2025. līdz 2040. gadam nosaka šādas CO_2 emisiju samazināšanas trajektorijas:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

kur:

$\sum_{sg}$ ir summa tajās transportlīdzekļu apakšgrupās, kas ietvertas konkrētā CO_2 emisiju samazināšanas trajektorijas aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu;

$share_{sg}$ ir ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvars transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*, kā noteikts 2.4. punktā;

MPW_{sg} ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā;

$rCO2_{sg}$ ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā;

$rCO2p_{sg}$ ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā;

pv_{sg} ir to ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvars transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*, kurus ievērojot 7.b pantu vidējo īpatnējo CO_2 emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu CO_2 emisijas.

5.2. Emisijas kredītvienību un parādvienību aprēķināšana katrā pārskata periodā

Katram ražotājam un katrā Y gada pārskata periodā laikposmā no 2019. līdz 2040. gadam emisijas kredītvienības $cCO2(X)_Y$ un emisijas parādvienības $dCO2(X)_Y$, *(X = NO, M)*, ir šādas vērtības vai 0, atkarībā no tā, kas ir lielāks (t. i., emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības nevar būt negatīvas).

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	*0*	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	*0*	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	*0*	*0*	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

kur:

$ET(X)_Y$ ir ražotāja CO_2 emisiju samazināšanas trajektorija Y gada pārskata periodā, kas noteikta saskaņā ar 5.1. punktu (X = 2025, NO, M);

$CO2(X)_Y$ ir ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas Y gada pārskata periodā, kas noteiktas saskaņā ar 2.7. punktu (X = 2025, NO, M);

$T(X)_Y$ ir ražotāja īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītājs Y gada pārskata periodā, kas noteikts saskaņā ar 4. punktu (X = 2025, NO, M);

V_Y ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits Y gada pārskata periodā.

5.3. Emisijas parādvienību limits

Katram ražotājam emisijas parādvienību limitus $limCO2(X)_Y$ Y gada pārskata periodā nosaka šādi:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0{,}05 \times V(2025)_Y$ pārskata periodiem, kad Y gadi < 2030;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0{,}05 \times V(NO)_Y$ pārskata periodiem, kad Y gadi ≥ 2030;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0{,}05 \times V(M)_Y$ pārskata periodiem, kad Y gadi ≥ 2030,

kur:

$T(X)_Y$ ir ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītājs Y gada pārskata periodā, kas noteikts saskaņā ar 4. punktu (X = 2025, NO, M);

$V(X)_Y$ ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits Y gada pārskata periodā transportlīdzekļu apakšgrupās, kuras iekļautas īpatnējo CO_2 emisiju $CO2(X)$ aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu (X = 2025, NO, M).

5.4. Agrīnās emisijas kredītvienības

Emisijas parādvienības, kas iegūtas par 2025. gada pārskata periodu, samazina par summu, kura atbilst pirms minētā pārskata perioda iegūtajām emisijas kredītvienībām un kuru katram ražotājam nosaka šādi:

$$redCO2 = min(dCO2(NO)_{2025}\,;\ \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

kur:

min ir mazākā no divām iekavās norādītajām vērtībām;

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

$dCO2(NO)_Y$ ir emisijas parādvienības par Y gada pārskata periodu, kas noteiktas saskaņā ar 5.2. punktu;

$cCO2(NO)_Y$ ir emisijas kredītvienības par Y gada pārskata periodu, kas noteiktas saskaņā ar 5.2. punktu.

6. Regulas 8. panta 2. punktā minētā ražotāja CO_2 emisiju pārsnieguma noteikšana

Katram ražotājam un katrā Y gada pārskata periodā, sākot ar 2025. gadu, transportlīdzekļu kategorijas īpatnējo CO_2 emisiju pārsnieguma vērtību $exeCO2(X)_Y$ aprēķina šādi, ja vērtība ir pozitīva (X = NO, M).

2025. gada pārskata periodam:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

Pārskata periodiem Y gadiem laikposmā no 2026. līdz 2028. gadam, no 2030. līdz 2033. gadam un no 2035. līdz 2038. gadam:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) -$$

$$\sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Pārskata periodiem Y gadiem laikposmā no 2030. līdz 2033. gadam un no 2035. līdz 2038. gadam:

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) -$$

$$\sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Y gadu pārskata periodam, kad Y = 2029, 2034 un 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Y gadu pārskata periodam, kad Y = 2034 un 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

2040. gada pārskata periodam:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Y gadu pārskata periodiem, kad Y > 2040:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Ja, veicot iepriekš norādītos aprēķinus, iegūst negatīvu $exeCO2(X)_Y$ vērtību, uzskata ka tā ir 0.

Kur:

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

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ ir summa I gadu pārskata periodos laikposmā no 2025. gada līdz Y gadam;

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

$\sum_{I=2025}^{2039}$ ir summa I gadu pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2039. gadam;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ ir summa J gadu pārskata periodos laikposmā no 2030. gada līdz (Y – 1) gadam;

$dCO2(X)_Y$ ir emisijas parādvienības par Y gada pārskata periodu, kas noteiktas saskaņā ar 5.2. punktu (X = NO, M);

$cCO2(X)_Y$ ir emisijas kredītvienības par Y gada pārskata periodu, kas noteiktas saskaņā ar 5.2. punktu (X = NO, M);

$ccCO2(X)_{I,Y}$ ir emisijas kredītvienības par I gada pārskata periodu, kas koriģētas attiecībā uz daļu, kura pēc 7 gadiem vairs nav spēkā, kā noteikts saskaņā ar 5.2. punktu (X = NO, M);

$limCO2(X)_Y$ ir emisijas parādvienību limits, kas noteikts saskaņā ar 5.3. punktu (X = NO, M);

$redCO2(X)$ ir emisijas parādvienību samazinājums 2025. gada pārskata periodā, kas noteikts saskaņā ar 5.4. punktu (X = NO, M).

Visos citos gadījumos pieņem, ka emisiju pārsnieguma vērtība $exeCO2(X)_Y$ ir 0 (X = NO, M).

CO_2 emisiju pārsniegums Y gada pārskata periodā, kā minēts 8. panta 2. punktā, ir šāds:

$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$

6.1. $ccCO2(X)_{Y,I}$ noteikšana

$ccCO2(X)_{I,Y} = cCO2(X)_I$ ja Y ≤ I + 7;

$ccCO2(X)_{I,Y} = min(cCO2(X)_I;$

$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO2(X)_{K,Y})$ ja Y > I + 7.";

2) regulas II pielikumu aizstāj ar šādu:

"II PIELIKUMS

Koriģēšanas procedūras, kas minētas 11. pantā

1. Atsauces CO_2 emisiju koriģēšana pēc 11. panta 2. punktā minēto tipa apstiprināšanas procedūru grozīšanas

Pēc 11. panta 2. punktā minēto tipa apstiprināšanas procedūru grozīšanas pārrēķina I pielikuma 3.1.2. punktā minētās atsauces CO_2 emisijas.

Šajā nolūkā jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu v un to primāro transportlīdzekļu CO_2 emisijas (g/km) atsauces periodā, kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp, kā minēts I pielikuma 2.1. punktā, koriģē šādi:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

kur:

$\sum_r$ ir summa par visiem transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* piederīgajiem reprezentatīvajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem *r*;

sg ir transportlīdzekļu apakšgrupa, kurai pieder lielas noslodzes transportlīdzeklis *v*;

$s_{r,sg}$ ir reprezentatīvā lielas noslodzes transportlīdzekļa *r* statistiskais svars transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*;

$CO2(RP)_{v,mp}$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* īpatnējās CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp un pamatojas uz atsauces perioda monitoringa datiem;

$CO2(RP)_{r,mp}$ ir reprezentatīvā lielas noslodzes transportlīdzekļa *r* īpatnējās CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem redakcijā, kas piemērojama atsauces periodā;

$CO2_{r,mp}$ ir reprezentatīvā lielas noslodzes transportlīdzekļa *r* īpatnējās CO_2 emisijas, kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem, ievērojot šīs regulas 11. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētos grozījumus;

$CO2p(RP)_{v,mp}$ ir lielās noslodzes transportlīdzekļa *v* primārā transportlīdzekļa īpatnējās CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp un pamatojas uz atsauces perioda monitoringa datiem;

$CO2p(RP)_{r,mp}$ ir reprezentatīvā transportlīdzekļa *r* primārā lielas noslodzes transportlīdzekļa īpatnējās CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem redakcijā, kas piemērojama atsauces periodā;

$CO2p_{r,mp}$ ir reprezentatīvā transportlīdzekļa *r* primārā lielas noslodzes transportlīdzekļa īpatnējās CO_2 emisijas, kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem, ievērojot šīs regulas 11. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētos grozījumus.

Īpatnējās CO_2 emisijas normalizē, ievērojot III pielikumu, izmantojot tās 14. panta 1. punkta f) apakšpunktā minēto parametru vērtības, kas ir piemērojamas 11. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajā pārskata periodā.

Reprezentatīvos lielas noslodzes transportlīdzekļus nosaka atbilstoši 11. panta 3. punktā norādītajai metodikai.

2. Koriģēto atsauces CO_2 emisiju piemērošana, ievērojot 11. panta 2. punktu

Ja Y gada pārskata periodā dažu ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējās CO_2 emisijas ir noteiktas ar 11. panta 2. punktā minētajiem grozījumiem, I pielikuma 4. un 5.1. punktā izmantotās transportlīdzekļa apakšgrupas *sg* atsauces CO_2 emisijas rCO_{sg} aprēķina šādi:

$$rCO2_{sg} = \sum_{,i} V_{sg,i}/V_{sg} \; x \; rCO2_{sg,,i}$$

kur:

$\sum_{,i}$ ir šāda summa:

— ja i = 0: negrozītā CO_2 emisiju noteikšanas procedūra, kurā izmanto sākotnējās atsauces CO_2 emisijas bez koriģējumiem, un

— ja i ≥ 1: visi turpmākie grozījumi, kas minēti 11. panta 2. punktā;

V_{sg} ir ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits Y gada pārskata periodā transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*;

$V_{sg,i}$ ir tādu ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits Y gada pārskata periodā transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*, kuru īpatnējās CO_2 emisijas ir noteiktas ar grozījumu *i*;

$rCO2_{sg,i}$ ir:

— ja i = 0: nekoriģētās atsauces CO_2 emisijas;

— ja i ≥ 1: atsauces CO_2 emisijas, kas noteiktas transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* ar grozījumu *i*."

II PIELIKUMS

"III PIELIKUMS

Jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu, kā minēts 4. pantā, īpatnējo CO_2 emisiju normalizēšana

1. Īpatnējo CO_2 emisiju normalizēšana

I pielikuma 2.1. punkta aprēķina vajadzībām lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju vērtības $CO2_{v,mp}$ normalizē šādi:

$$CO2_{v,mp} = reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) + \Delta CO2cv_{v,mp}$$

$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v$ (N un O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem)

$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v$ (M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem)

Primāro transportlīdzekļu CO_2 emisiju $CO2p_{v,mp}$ vērtības normalizē saskaņā ar to pašu metodiku, izmantojot primāro transportlīdzekļu parametrus,

kur:

$CO2_{v,mp}$ ir ekspluatācijas profilam mp noteiktās lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* normalizētās CO_2 emisijas, kas jāņem vērā I pielikuma 2.1. punkta aprēķinā;

$reportCO2_{v,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp un paziņotas, ievērojot 13.a un 13.b pantu;

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$ nosaka saskaņā ar 3. punktu;

$\Delta CO2cv_{v,mp}$ nosaka saskaņā ar 4. punktu;

$PL_{v,mp}$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* lietderīgā slodze ekspluatācijas profilā mp, kas noteikta, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu paziņotos datus;

$PL_{sg,mp}$ ir lietderīgā slodze transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* un ekspluatācijas profilam mp, kā noteikts I pielikuma 2.5. punktā;

$PM_{v,mp}$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* pasažieru masa ekspluatācijas profilā mp, kas noteikta, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu;

$PM_{sg,mp}$ ir pasažieru masa transportlīdzekļu apakšgrupai *sg* un ekspluatācijas profilam *mp*, kā noteikts I pielikuma 2.5. punktā;

cCW_v ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* tukšmasas korekcija, ko piemēro saskaņā ar 2. punktu.

2. Tukšmasas normalizācija

Tā kā lielas noslodzes transportlīdzekļa pārvadājumu lietderība pieaug, palielinoties tā tehniski pieļaujamajai maksimālajai lietderīgajai slodzei vai pasažieru skaitam, bet tehnisku iemeslu dēļ augstākas minēto parametru vērtības ir saistītas ar lielākām tukšmasām un tādējādi arī lielākām CO_2 emisijām, tad, lai normalizētu tā īpatnējās CO_2 emisijas saskaņā ar 1. punktu, transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* tukšmasai piemēro šādu tukšmasas korekciju:

$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v)$ N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem;

$cCWv = 0$ O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem;

$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v)$ M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem;

kur:

a_{sg} ir lineārs koeficients, kas pārskata periodam gadā, kad reģistrēts lielas noslodzes transportlīdzeklis *v*, noteikts saskaņā ar 2.1. punktu;

$maxPL_v$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* tehniski pieļaujamā maksimālā lietderīgā slodze, kas noteikta, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu;

$maxPN_v$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* tehniski pieļaujamais maksimālais pasažieru skaits, kas noteikts, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu;

$maxPL_{sg}$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* tehniski pieļaujamā maksimālā lietderīgā slodze, kas noteikta saskaņā ar I pielikuma 2.5. punktu;

$maxPN_{sg}$ ir transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* tehniski pieļaujamais maksimālais pasažieru skaits, kas noteikts saskaņā ar I pielikuma 2.5. punktu.

2.1. Normalizācijas parametru noteikšana

Katram pārskata periodam parametrus a_{sg} un b_{sg} nosaka, izmantojot vērtību CW_v korelācijas ar $maxPL_v$ vērtībām (N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem) un $maxPN_v$ vērtībām (M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem) lineāras regresijas analīzi, ņemot vērā visus jaunreģistrētos lielas noslodzes transportlīdzekļus *v* transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*:

$CWv \approx a_{sg}\ maxPL_v + b_{sg}$ N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem;

$CW_v \approx a_{sg}\ maxPN_v + b_{sg}$ M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem,

kur:

CW_v ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* tukšmasa, kas noteikta, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu; ja precīza vērtība nav pieejama, drīkst veikt tuvinājumu, izmantojot lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* koriģētu faktisko masu;

$maxPL_v$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* tehniski pieļaujamā maksimālā lietderīgā slodze, kas noteikta, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu;

$maxPN_v$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* tehniski pieļaujamais maksimālais pasažieru skaits, kas noteikts, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu.

3. CO_2 emisiju izmaiņas saistībā ar transportlīdzekļa kopējās masas izmaiņām

Lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* CO_2 emisiju *ex-post* izmaiņas, kas jānosaka ekspluatācijas profilam *mp* tāpēc, ka kopējā masā, kas lielas noslodzes transportlīdzeklim piešķirama CO_2 emisiju noteikšanai, ir veiktas *ex-post* izmaiņas, nosaka ar šādu lineāru aproksimāciju:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m\ (CO2_{v,r} - CO2_{v,l})\ /\ (Mr - Ml)$$

kur:

m ir izmaiņas kopējā masā, kas lielas noslodzes transportlīdzeklim *v* piešķirta tā CO_2 emisiju noteikšanai;

$CO2_{v,r}$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* CO_2 emisijas (g/km) bez masas izmaiņām, kas noteiktas tam pašam ekspluatācijas profilam *mp*, reprezentatīva slogojuma apstākļiem;

$CO2_{v,l}$ ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* CO_2 emisijas (g/km) bez masas izmaiņām, kas noteiktas tam pašam ekspluatācijas profilam *mp*, maza slogojuma apstākļiem;

Mr ir transportlīdzekļa kopējā masa simulācijā bez masas izmaiņām tam pašam ekspluatācijas profilam *mp*, reprezentatīviem slogojuma apstākļiem;

Ml ir transportlīdzekļa kopējā masa simulācijā bez masas izmaiņām tam pašam ekspluatācijas profilam *mp*, maza slogojuma apstākļiem.

4. Dažādu kravu tilpumu normalizēšana

O kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas ietilpst vienā un tajā pašā transportlīdzekļu apakšgrupā, ir atšķirīgi kravas tilpumi. Tā kā lielas noslodzes transportlīdzekļa pārvadājumu lietderība pieaug, palielinoties kravas tilpumam, bet tehnisku iemeslu dēļ šāds palielinājums ir saistīts arī ar lielākām CO_2 emisijām, piemēro transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* CO_2 emisiju korekciju:

$$\Delta CO2cv_{v,mp} = a_{sg,mp}\ (CV_{sg} - CV_v)$$

kur:

$a_{sg,mp}$ ir lineārs koeficients, kas pārskata periodam gadā, kad reģistrēts lielas noslodzes transportlīdzeklis *v*, noteikts saskaņā ar 4.1. punktu;

CV_v ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* kravas tilpums, kas noteikts, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu;

CV_{sg} ir transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* kravas tilpums, kas noteikts saskaņā ar I pielikuma 2.5. punktu.

N un M kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem CO_2 emisiju korekcija $\Delta CO2cv_{v,mp}$ ir 0.

4.1. Normalizācijas parametru noteikšana

Katram pārskata periodam un ekspluatācijas profilam parametrus $a_{sg,mp}$ un $b_{sg,mp}$ nosaka, izmantojot vērtību [$reportCO2v,mp + \Delta CO2_{v,mp}(m)$] korelācijas ar CV_v vērtībām lineāras regresijas analīzi, ņemot vērā visus jaunreģistrētos lielas noslodzes transportlīdzekļus *v* transportlīdzekļu apakšgrupā *sg*:

$$reportCO2v,mp + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

kur:

CV_v ir lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* kravas tilpums, kas noteikts, izmantojot datus, kuri paziņoti, ievērojot 13.a un 13.b pantu;

$reportCO2_{v,mp}$, $\Delta CO2_{v,mp}(m)$ ir, kā noteikts 1. punktā.

IV PIELIKUMS

Noteikumi par datiem, kas jāmonitorē un jāziņo, ievērojot 13.a un 13.b pantu

A DAĻA. DATI, KURU MONITORINGS UN ZIŅOŠANA JĀVEIC DALĪBVALSTĪM:

a) transportlīdzekļu identifikācijas numuri visiem 2. pantā minētajiem jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti dalībvalsts teritorijā;

b) ražotāja nosaukums;

c) marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums);

d) virsbūves kods, kā noteikts atbilstības sertifikāta 38. ierakstā, tostarp attiecīgā gadījumā papildu cipari, kas minēti Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma 2. papildinājumā;

e) attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas minēti 2. panta 1. punkta pirmās daļas a) vai b) punktā, informācija par spēkiekārtu, kas norādīta atbilstības sertifikāta 23., 23.1. un 26. ierakstā;

f) lielas noslodzes transportlīdzekļa maksimālais ātrums, kā norādīts atbilstības sertifikāta 29. ierakstā;

g) pabeigtības posms, kas norādīts izraudzītajā atbilstības sertifikāta paraugā saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683 ([1]) VIII pielikuma 2. punktu;

h) transportlīdzekļa kategorija, kā norādīts atbilstības sertifikāta 0.4. ierakstā;

i) asu skaits, kā norādīts atbilstības sertifikāta 1. ierakstā;

j) *TPMLM*, kā norādīts atbilstības sertifikāta 16.1. ierakstā;

k) ražotāja uzskaites datnes kriptogrāfiskā kontrolsumma, kā norādīts atbilstības sertifikāta 49.1. ierakstā; par lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti līdz 2025. gada 30. jūnijam, dalībvalstis drīkst ziņot tikai kriptogrāfiskās kontrolsummas pirmās 8 rakstzīmes;

l) īpatnējās CO_2 emisijas, kā norādīts atbilstības sertifikāta 49.5. ierakstā;

m) vidējā lietderīgas slodzes vērtība, kā norādīts atbilstības sertifikāta 49.6. ierakstā;

n) reģistrācijas datums;

o) 3. panta 25) punktā minētā N3 kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu sastāva *TPMLM* īpaši smagā sastāvā (*EHC*), kā norādīts atbilstības sertifikāta 16.4. ierakstā vai transportlīdzekļa individuālā apstiprinājuma sertifikātā;

p) attiecībā uz speciālajiem transportlīdzekļiem – to apzīmējums, kā norādīts atbilstības sertifikāta 51. ierakstā;

q) dzenošo asu skaits, kā norādīts atbilstības sertifikāta 3. ierakstā;

r) attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas apstiprināti saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 2. panta 3. punkta b) apakšpunktu, informācija par to, ka lielas noslodzes transportlīdzeklis ir konstruēts un izgatavots vai pielāgots civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēku lietošanai;

s) lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu, sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēku lietošanai, apstiprinājums, ka transportlīdzeklis ir reģistrēts izmantošanai civilās aizsardzības dienestos, ugunsdzēsības dienestos, sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēkos un ka tas atbilst šīs regulas 3.a panta 5. punktā izklāstītajiem nosacījumiem. Attiecībā uz visiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp individuāli apstiprinātiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, atbilstošā informācija ir informācija, kas sniedzama ES atbilstības sertifikātā, transportlīdzekļa individuāla ES apstiprinājuma sertifikātā vai individuālā nacionālā apstiprinājuma sertifikātā saskaņā ar paraugiem, kas noteikti Īstenošanas regulā (ES) 2020/683, neatkarīgi no jebkādiem nacionāli noteiktiem atbrīvojumiem, kas piemērojami saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 45. panta 1. punktu.

([1]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/683 (2020. gada 15. aprīlis), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 attiecībā uz administratīvajām prasībām par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 163, 26.5.2020., 1. lpp.).

B DAĻA. DATI, KURU ZIŅOŠANA JĀVEIC RAŽOTĀJIEM UN CITĀM STRUKTŪRĀM

Saskaņā ar šīs regulas 13.b pantu katrs ziņotājs paziņo šādus datus par tiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, par kuriem tam ir pienākums sagatavot ražotāja uzskaites datni (*MRF*) vai transportlīdzekļa informācijas datni (*VIF*) saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 un Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362.

Attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas minēti IV pielikuma A daļas p) un q) punktā, 7.a pantā minētais ražotājs informē Komisiju arī saskaņā ar 2. panta 4. un 5. punktu, ja lielas noslodzes transportlīdzeklis, kas citādi būtu atbrīvots no 3.a pantā noteiktajiem pienākumiem, no šiem pienākumiem nav atbrīvots.

Transportlīdzekļu kategorijas / transportlīdzekļu apakšgrupas	Ziņotāji			
	Primārā transportlīdzekļa ražotājs ([1])	Starpposma transportlīdzekļa ražotājs ([2])	Transportlīdzekļa ražotājs ([3]) ([6])	Norīkotais tehniskais dienests ([8])
N/visas	Neattiecas	Neattiecas	— MRF ([4]) — Papildinformācija (*)	Neattiecas
M/visas	— VIF ([5]) — MRF ([4]) — Papildinformācija (*) par primāro transportlīdzekli	Neattiecas	— VIF ([5]) — MRF ([4]) — Papildinformācija (*) par pabeigto vai vairākos posmos pabeigto transportlīdzekli	Neattiecas
O/visas	Neattiecas	Neattiecas	— MRF ([7]) — Papildinformācija (*)	— MRF ([7]) — Papildinformācija (*)

([1]) Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 29) punkts.
([2]) Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 31) punkts.
([3]) Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 4.a) punkts.
([4]) Ražotāja uzskaites datne (MRF), Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 23. punkts.
([5]) Transportlīdzekļa informācijas datne (VIF), Regulas (ES) 2017/2400 3. panta 25. punkts.
([6]) Īstenošanas Regulas (ES) 2022/1362 2. panta 5. punkts.
([7]) Ražotāja uzskaites datne (MRF), Īstenošanas Regulas (ES) 2022/1362 2. panta 9. punkts.
([8]) Īstenošanas regulas (ES) 2022/1362 8. panta 6. un 7. punkts.
(*) Papildinformācija:

Nr.	Monitoringa parametrs	Avots	Transportlīdzekļu kategorijas, uz ko attiecas monitoringa parametrs
15	Marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums)		Visi
24	Pārnesumkārbas ražotāja nosaukums un adrese	0.4. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VI pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;

Nr.	Monitoringa parametrs	Avots	Transportlīdzekļu kategorijas, uz ko attiecas monitoringa parametrs
25	Marka (pārnesumkārbas ražotāja tirdzniecības nosaukums)	0.1. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VI pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;
32	Asu ražotāja nosaukums un adrese	0.4. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VII pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis; O kategorija;
33	Marka (asu ražotāja tirdzniecības nosaukums)	0.1. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 VII pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis; O kategorija;
39	Riepu ražotāja nosaukums un adrese	1. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 X pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis; O kategorija;
40	Marka (riepu ražotāja tirdzniecības nosaukums)	3. punkts sastāvdaļas, atsevišķas tehniskās vienības vai sistēmas sertifikāta paraugā Regulas (ES) 2017/2400 X pielikuma 1. papildinājumā	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis; O kategorija;
72	Simulācijas rīka izmantošanas licences numurs		Visi
75	Motora CO_2 masas emisija *WHTC* (8) (g/kWh)	Komisijas Regulas (ES) Nr. 582/2011 ([2]) 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;

([2]) Komisijas Regula (ES) Nr. 582/2011 (2011. gada 25. maijs), ar ko īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 attiecībā uz lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI) un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK I un III pielikumu (OV L 167, 25.6.2011., 1. lpp.).

Nr.	Monitoringa parametrs	Avots	Transportlīdzekļu kategorijas, uz ko attiecas monitoringa parametrs
76	Motora degvielas patēriņš *WHTC* (g/kWh)	Regulas (ES) Nr. 582/2011 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.2. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;
77	Motora CO_2 masas emisija *WHSC* (9) (g/kWh)	Regulas (ES) Nr. 582/2011 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;
78	Motora degvielas patēriņš *WHSC* (g/kWh)	Regulas (ES) Nr. 582/2011 5. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts vai I pielikuma 7. papildinājuma papildpielikuma 1.4.1. punkts – atkarībā no tā, kurš ir piemērojams	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;
101	Lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuru simulācijas datums ir, sākot ar 2020. gada 1. jūliju, – motora tipa apstiprinājuma numurs	Regulas (ES) Nr. 582/2011 I pielikuma 5., 6. vai 7. papildinājuma papildpielikuma 1.2.1. punkts	N kategorija; M kategorija: tikai primārais transportlīdzeklis;
102	Lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuru simulācijas datums ir, sākot ar 2021. gada 1. jūliju, ar komatu atdalītu vērtību datne ar tādu pašu nosaukumu kā darba datnei un ar paplašinājumu .vsum, kurā ietverti agregētie rezultāti par katru simulēto ekspluatācijas profilu un lietderīgās slodzes nosacījumu	Datne, ko ģenerē Regulas (ES) 2017/2400 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētais simulācijas rīks tā grafiskās lietotājsaskarnes (*GUI*) versijā	Visi

C DAĻA. AEORDINAMISKĀS PRETESTĪBAS VĒRTĪBU (*CDXA*) DIAPAZONI PUBLISKOŠANAI SASKAŅĀ AR 13.c PANTU

Lai saskaņā ar 13.c pantu publiskotu *CdxA* vērtību, kas norādīta datu ierakstā Nr. 23, Komisija izmanto diapazonus, kas noteikti turpmākajā tabulā, kura ietver katrai *CdxA* vērtībai atbilstošo diapazonu:

Diapazons	*CdxA* vērtība [m^2]	
	Min *CdxA* (*CdxA* ≥ min *CdxA*)	Max *CdxA* (*CdxA* < max*CdxA*)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15

Diapazons	*CdxA* vērtība [m^2]	
	Min *CdxA* (*CdxA* ≥ min *CdxA*)	Max *CdxA* (*CdxA* < max*CdxA*)
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

V PIELIKUMS

Datu ziņošana un pārvaldība, kā noteikts 13.a–13.c pantā

1. DALĪBVALSTU ZIŅOJUMI

1.1. Kompetentās iestādes kontaktpunkts saskaņā ar 13.a pantu elektroniski nosūta Eiropas Vides aģentūrai IV pielikuma A daļā noteiktos datus.

Kontaktpunkts Komisijai un Eiropas Vides aģentūrai nosūta paziņojumu par datu pārsūtīšanu uz šādām e-pasta adresēm:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

un

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. RAŽOTĀJU ZIŅOJUMI

2.1. Ražotāji bez kavēšanās ziņo Komisijai šādu informāciju:

a) ražotāja nosaukums, kā norādīts atbilstības sertifikātā vai individuāla apstiprinājuma sertifikātā;

b) starptautiskais ražotāja identifikators (*WMI* kods), kā noteikts Komisijas Regulā (ES) Nr. 19/2011 ([1]), kas jāizmanto tirgū laižamu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu identifikācijas numuros;

c) kontaktpunkts, kas atbildīgs par datu augšupielādi Eiropas Vides aģentūrai.

Ražotāji bez kavēšanās paziņo Komisijai par jebkādām izmaiņām minētajā informācijā.

Paziņojumus nosūta uz 1.1. punktā minētajām adresēm.

2.2. Ražotāja kontaktpunkts saskaņā ar 13.b pantu elektroniski nosūta Eiropas Vides aģentūrai I pielikuma B daļas 2. punktā noteiktos datus.

Kontaktpunkts par datu nosūtīšanu Komisijai un Eiropas Vides aģentūrai ziņo pa e-pastu uz 1.1. punktā minētajām adresēm.

3. DATU APSTRĀDE

3.1. Eiropas Vides aģentūra veic saskaņā ar 1.1. un 2.2. punktu nosūtīto datu apstrādi un apstrādātos datus ieraksta reģistrā.

3.2. Datus par lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti iepriekšējā pārskata periodā un ierakstīti reģistrā, publisko līdz katra gada 30. aprīlim, izņemot šādus datu ierakstus:

3.2.1. transportlīdzekļa identifikācijas numurs;

3.2.2. pārnesumkārbas ražotāja nosaukums un adrese;

3.2.3. marka (pārnesumkārbas ražotāja tirdzniecības nosaukums);

3.2.4. asu ražotāja nosaukums un adrese;

3.2.5. marka (asu ražotāja tirdzniecības nosaukums);

3.2.6. riepu ražotāja nosaukums un adrese;

3.2.7. marka (riepu ražotāja tirdzniecības nosaukums);

3.2.8. motora modelis;

3.2.9. pārnesumkārbas modelis;

3.2.10. lēninātāja modelis;

([1]) Komisijas Regula (ES) Nr. 19/2011 (2011. gada 11. janvāris), kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju obligātās izgatavotāja plāksnītes un transportlīdzekļa identifikācijas numura tipa apstiprināšanas prasībām un ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 8, 12.1.2011., 1. lpp.).

3.2.11. griezes momenta pārveidotāja modelis;

3.2.12. leņķa pārvada modelis;

3.2.13. ass modelis;

3.2.14. aerodinamiskās pretestības modelis;

3.2.15. ar komatu atdalītu vērtību datne ar tādu pašu nosaukumu kā darba datnei un ar paplašinājumu .vsum, kurā ietverti agregētie rezultāti par katru simulēto ekspluatācijas profilu un lietderīgās slodzes nosacījumu.

3.3. Ja kompetentā iestāde vai ražotājs konstatē kļūdas iesniegtajos datos, tas bez kavēšanās ziņo Komisijai un Eiropas Vides aģentūrai, iesniedzot kļūdu paziņošanas ziņojumu Eiropas Vides aģentūrai un nosūtot e-pastu uz 1.1. punktā minētajām adresēm.

3.4. Komisija ar Eiropas Vides aģentūras atbalstu verificē paziņoto informāciju par kļūdām un attiecīgā gadījumā labo datus reģistrā.

3.5. Komisija ar Eiropas Vides aģentūras atbalstu pirms nosūtīšanas termiņiem savlaicīgi dara pieejamus elektroniskos formātus datu nosūtīšanai, kas minēta 1.1. un 2.2. punktā.

VI PIELIKUMS

Atbilstības tabula

Regula (ES) 2018/956	Šī regula
1. pants	1. panta 2. punkts
2. pants	2. pants
3. pants	3. pants
4. pants	13.a pants
5. pants	13.b pants
6. pants	13.c pants
7. pants	13.d pants
8. pants	13.e pants
9. pants	13.f pants
10. pants	—
11. pants	14. pants
12. pants	16. pants
13. pants	17. pants
14. pants	—
I pielikums	IV pielikums
II pielikums	V pielikums".