EIROPAS
KOMISIJA

Strasbūrā, 16.12.2025.
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza attiecībā uz CO2 emisijas standartiem jauniem mazas noslodzes transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu marķēšanu un atceļ Direktīvu 1999/94/EK

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

ES atzīst, ka klimata pārmaiņas ir eksistenciāls apdraudējums, kas cieši saistīts ar globālo drošību, mieru un ilgtspējīgu attīstību. Klimata pārmaiņu risināšana vienlaikus ir arī iespēja stiprināt ES konkurētspēju un neatkarību. ES ir apņēmusies līdz 2030. gadam visas tautsaimniecības mērogā samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni un līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti. Komisija arī ierosināja grozījumu Eiropas Klimata aktā, ar kuru tiek nostiprināts 2040. gada mērķrādītājs, proti, SEG emisiju samazinājums par 90 %[1]. Gan Padome, gan Eiropas Parlaments ir noteikuši savu nostāju šajā lietā, kurai pašlaik īsteno koplēmuma procedūru.

Dekarbonizācijas politika ir spēcīgs izaugsmes virzītājspēks, ja tā ir labi integrēta rūpniecības, konkurences, ekonomikas un tirdzniecības politikā, kā paskaidrots Konkurētspējas kompasā[2] un tīras rūpniecības kursā[3].

Autotransporta radīto CO_2 emisiju samazināšana ir būtiska, lai panāktu klimatneitralitāti. 2023. gadā tās veidoja aptuveni 30 % no ES kopējām neto CO_2 emisijām (un 24 % no SEG emisijām), un tās joprojām pārsniedz 1990. gada līmeni.

Regula, ar ko nosaka CO_2 emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (autofurgoniem)[4], ir būtisks elements ES pasākumu kopumā, kura mērķis ir panākt autotransporta dekarbonizāciju. Tā virza pakāpenisku pāreju uz bezemisiju transportlīdzekļiem un nodrošina ilgtermiņa noteiktību un paredzamību investoriem visā vērtības ķēdē, vienlaikus nodrošinot pietiekamu sagatavošanās laiku taisnīgai pārejai.

ES autobūves nozares devums IKP ir 1 triljons EUR, un tā saņem trešdaļu no privātajām investīcijām pētniecībā un izstrādē ES. Tā nodrošina tiešu un netiešu nodarbinātību ražošanā trim miljoniem Eiropas iedzīvotāju. Nozarē pašlaik notiek globāla un strukturāla pārveide, kas saistīta ar pāreju uz tīru enerģiju un digitālo pārkārtošanos, un tā saskaras ar nopietnām konkurētspējas problēmām.

2025. gada janvārī Komisija sāka stratēģisku dialogu ar nozari, lai risinātu minētās problēmas un izstrādātu konkrētas stratēģijas un risinājumus, kas nodrošinātu šīs nozīmīgās rūpniecības nozares stabilu nākotni Eiropā. Šis dialogs kalpoja par pamatu ES rūpniecības politikas rīcības plānam autobūves nozarei[5], kurā noteikti konkrēti pasākumi, lai palīdzētu nodrošināt ES autobūves nozares konkurētspēju pasaulē un saglabāt spēcīgu ražošanas bāzi Eiropā, rīkojoties piecās galvenajās jomās: 1) inovācija un digitalizācija, 2) tīra mobilitāte,

---

1 Komisija, Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar kuru groza Regulu (ES) 2021/1119, ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru (COM(2025) 524 final), 2.7.2025.

2 Eiropas Komisija, paziņojums: Konkurētspējas kompass ES (COM(2025)30 final), 29.1.2025.

3 Eiropas Komisija, paziņojums: Tīras rūpniecības kurss – kopīgs konkurētspējas un dekarbonizācijas ceļvedis (COM(2025) 85 final), 26.2.2025.

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

5 Eiropas Komisija, paziņojums: ES rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei (COM(2025) 95 final, 5.3.2025.).

3) konkurētspēja un piegādes ķēžu noturība, 4) prasmes un sociālā dimensija un 5) vienlīdzīgi konkurences apstākļi un uzņēmējdarbības vide.

Lai sasniegtu izvirzītos mērķus, ar rīcības plānu ievieš aptuveni 50 pamatdarbības. Tās ietver regulas, ar ko nosaka CO_2 emisiju standartus vieglajiem pasažieru automobiļiem un autofurgoniem pārskatīšanu, kā arī Automobiļu marķēšanas direktīvas[6] pārskatīšanu, lai uzlabotu patērētāju informētību un veicinātu ilgtspējīgu izvēli saskaņā ar ES klimata un vides mērķiem.

Tā kā regulā noteiktie CO_2 emisiju mērķrādītāji laika gaitā kļūst stingrāki, atbilstības nodrošināšanai ir jāpalielina bezemisiju transportlīdzekļu ieviešana, jo citi pašlaik pieejamie CO_2 emisiju samazināšanas instrumenti nodrošina tikai ierobežotu ietekmi un paši par sevi nav pietiekami, lai sasniegtu esošos un turpmākos CO_2 mērķrādītājus. Lai gan ir būtiski, ka mērķrādītāji turpina stimulēt pāreju uz bezemisiju mobilitāti un nodrošina noteiktību un paredzamību investīcijām, elastības trūkums atbilstības ciklā, kā arī būtiskas izmaiņas globālajā ekonomiskajā un regulatīvajā situācijā var radīt neatbilstības risku transportlīdzekļu ražotājiem.

Ir jāuzlabo tehnoloģiju neitralitāte, jo pašreizējais tiesiskais regulējums var ierobežot inovāciju un tādu tehnoloģiju turpmāku izstrādi, kas nav bezemisiju spēka pārvada tehnoloģijas, bet var būt noderīgas konkrētos izmantošanas gadījumos un/vai pārejas posmā. Ņemot vērā šķēršļus bezemisiju autofurgonu ieviešanai, kas īstermiņā rada pieprasījuma trūkumu, vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotāji saskaras ar īpašām problēmām. Lai uzlabotu Eiropas autobūves nozares konkurētspēju un ilgtspēju, ir lietderīgi, nodrošinot īpašus stimulus, veicināt ES ražotu mazu elektrisku vieglo pasažieru automobiļu izstrādi.

Ir arī jānodrošina, ka patērētāji saņem skaidru un saskaņotu informāciju par vidisko sniegumu attiecībā uz jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kā arī automobiļiem, ko mazumtirgotāji pārdod lietotu automobiļu tirgū. Tam būtu jāattiecas uz visu veidu automobiļu, arī bezemisiju transportlīdzekļu, marķēšanu, lai atvieglotu uz informāciju balstītu iegādes lēmumu pieņemšanu un atbalstītu pāreju uz bezemisiju mobilitāti.

Šajā kontekstā priekšlikuma mērķis ir nodrošināt elastīgāku un tehnoloģiski neitrālu pieeju, ņemot vērā tehnoloģiju un tirgus attīstību, vienlaikus saglabājot virzību uz klimatneitralitāti un saglabājot paredzamību ražotājiem un investoriem taisnīgā pārejā uz bezemisiju mobilitāti. Tajā ir paredzēti šādi pasākumi:

1) ieviest lielāku elastību ražotājiem CO_2 mērķrādītāju sasniegšanai;

2) stiprināt CO_2 emisiju standartu tehnoloģisko neitralitāti;

3) saglabāt CO_2 standartu devumu ES Klimata aktā noteikto klimata mērķrādītāju sasniegšanā;

4) saglabāt noteiktību un paredzamību ražotājiem un investoriem bezemisiju mobilitātes vērtības ķēdē;

5) labāk kalpot potenciālo bezemisiju transportlīdzekļu pircēju vajadzībām, sniedzot tiem pienācīgu informāciju un tādējādi atbalstot ražotāju atbilstību CO_2 standartiem.

---

6 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/94/EK (1999. gada 13. decembris) attiecībā uz patērētājiem domātas informācijas pieejamību par degvielas ekonomiju un CO_2 emisijām saistībā ar jaunu vieglo automobiļu tirdzniecību (OV L 12, 18.1.2000., 16. lpp.).

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

Priekšlikums atbilst Eiropas Klimata akta mērķiem, kā noteikts minētās regulas 6. panta 4. punktā. Priekšlikums ir saskaņots ar citām ES rīcībpolitikām klimata, enerģētikas un transporta jomā, tostarp ar šādām:

– Regula (ES) 2023/1804, ar kuru nodrošina pienācīgu alternatīvo degvielu infrastruktūru visā ES un kuru atbalsta Alternatīvo degvielu infrastruktūras mehānisms (*AFIF*) uzlādes projektiem. ES rīcības plāna attiecībā uz tīkliem un gaidāmo tīkla modernizācijas tiesību aktu mērķis ir efektīvi integrēt elektromobilitāti, savukārt Lētākas enerģijas rīcības plāna mērķis ir samazināt uzlādes izmaksas. Priekšlikums par uzņēmumu autoparka dekarbonizāciju palielinās pieprasījumu pēc bezemisiju transportlīdzekļiem.

– Kritiski svarīgo izejvielu (KSI) regula, kas veicina ilgtspējīgu akumulatoru bateriju vērtības ķēdi, kā arī apstiprināti stratēģiski projekti materiālu piegādes nodrošināšanai. Neto nulles emisiju industrijas akts uzlabo ilgtspēju un noturību, kā arī ES neto nulles emisiju tehnoloģiju, piemēram, akumulatoru bateriju, izgatavošanas jaudu. ES akumulatoru bateriju piegādes ķēdes attīstību papildus atbalstīs akumulatoru bateriju ražošanas veicināšana. Gaidāmo tiesību aktu, piemēram, Rūpniecības attīstības paātrināšanas akta, mērķis būs saglabāt Eiropas Savienībā pārdoto elektrotransportlīdzekļu galveno sastāvdaļu ražošanu Eiropā, nosakot, ka publiskais atbalsts autobūves nozarei ir atkarīgs no noturības un ilgtspējas kritērijiem. Šādi kritēriji ir spēcīgs instruments Eiropas autobūves nozares atbalstam. Paredzams, ka ar Rūpniecības attīstības paātrināšanas aktu tiks izstrādāts arī marķējums par rūpniecības ražojumu oglekļa emisiju intensitāti (sākot ar tēraudu), kā arī parametri attiecībā uz "ražots ES". Tas būs svarīgi, lai vajadzības gadījumā izmantotu šīs norises metodiku konsekvences nodrošināšanai. Tas attiecas arī uz atsauci "ražots ES" maziem elektriskiem vieglajiem automobiļiem.

– ETS2, kas veicina pāreju uz bezemisiju transportlīdzekļiem, nosakot oglekļa cenas.

– Kopīgo centienu regula (KCR), kas joprojām ir ES emisiju samazināšanas stratēģijas centrālais elements, proti, 2030. gada mērķrādītājs ETS neaptvertajiem sektoriem ir noteikts kā 40 % samazinājums salīdzinājumā ar 2005. gadu, un dalībvalstis turpina pielāgot savus valsts budžetus un elastības iespējas, Savienībai sekojot līdzi progresam virzībā uz klimata mērķu sasniegšanu.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Eiropa ir izstrādājusi vērienīgu sistēmu, lai līdz 2050. gadam kļūtu par klimatneitrālu ekonomiku. Tīras rūpniecības kurss paredz nodrošināt, ka ES ir konkurētspējīga un pievilcīga vieta ražošanai, tostarp energoietilpīgām nozarēm, un veicināt tīras tehnoloģijas un jaunus apritīgus uzņēmējdarbības modeļus, vienlaikus sasniedzot saskaņotos dekarbonizācijas mērķus. Šo mērķu īstenošana arī stiprinās ES enerģētisko neatkarību no importētām fosilajām degvielām.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 192. pants. Saskaņā ar LESD 191. un 192. panta 1. punktu Eiropas Savienība palīdz cita starpā sasniegt šādus mērķus: saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti, sekmēt starptautiska mēroga pasākumus, risināt reģionālas un pasaules vides problēmas un jo īpaši

cīnīties pret klimata pārmaiņām. Pamatojoties uz LESD 192. pantu, Savienība jau ir pieņēmusi politiku vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO_2 emisiju samazināšanai ar Regulu (ES) 2019/631, kas ir spēkā kopš 2020. gada 1. janvāra, un informācijas sniegšanai patērētājiem par degvielas ekonomiju un CO_2 emisijām attiecībā uz jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, ko piedāvā pārdošanā vai izpirkumnomā, saskaņā ar Direktīvu 1999/94/EK.

- **Subsidiaritāte**

Klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, kuras risināšanā koordinēta ES rīcība var papildināt un pastiprināt valsts, reģionāla un vietēja līmeņa rīcību. ES rīcība ir pamatota ar subsidiaritātes principu saskaņā ar Lisabonas līguma 191. pantu.

Tā kā transportlīdzekļu CO_2 emisiju standarti un automobiļu marķēšanas prasības ir noteikti ES līmenī, šīs iniciatīvas mērķus var sasniegt tikai Savienības līmenī.

- **Proporcionalitāte**

Šis priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam, jo tajā ir paredzēts tikai tas, kas ir vajadzīgs, lai sasniegtu Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķus izmaksefektīvā veidā, vienlaikus nodrošinot taisnīgumu un vidisko integritāti.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Priekšlikums paredz grozīt Regulu (ES) 2019/631, un tāpēc regula ir vienīgais piemērotais juridiskais instruments.

Attiecībā uz transportlīdzekļu marķēšanu priekšlikums atceļ un aizstāj Direktīvu 1999/94/EK. Ņemot vērā izvērtējuma konstatējumus, kā arī galvenās izmaiņas, kas vajadzīgas spēkā esošajos noteikumos, un mērķi uzlabot iekšējā tirgus darbību, regula ir piemērots juridiskais instruments direktīvas aizstāšanai, jo tā paredz skaidrus, detalizētus un tieši piemērojamus noteikumus. Turklāt tā nodrošina juridisko prasību vienlaicīgu un saskaņotu īstenošanu visā Savienībā.

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

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

Ieinteresētās personas ir vienisprātis, ka ir jāturpina ES dekarbonizācijas centieni un ka elektrifikācijai būs būtiska nozīme pārkārtošanās procesā un ES autobūves konkurētspējai nākotnē. Tomēr dažas ieinteresētās personas apgalvo, ka pašreizējais ES tiesiskais regulējums ir pārāk neelastīgs un transportlīdzekļu ražotājiem pārkārtošanās procesā var radīt problēmas. Tāpēc ir lietderīgi mazināt šos riskus.

Automobiļu marķēšanas direktīvas izvērtējumā tika konstatēts, ka, lai gan tā vismaz zināmā mērā ir sasniegusi savus sākotnējos mērķus informēt patērētājus par jaunu automobiļu CO_2 emisijām, vairāki faktori ierobežo patērētāju izvēli un tās iespējamo ietekmi. Tās atbilstība kļūs vēl ierobežotāka, palielinoties bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanai, par kuriem līdz šim sniegtā informācija ir ļoti ierobežota un neatbilstoša, un tā kā potenciālie transportlīdzekļu pircēji arvien vairāk paļaujas uz digitālajām platformām informācijas vākšanai pirms iegādes.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Komisija apzināja vairākas galvenās ieinteresēto personu grupas, lai veiktu apspriešanos, to vidū dalībvalstis (valsts un reģionālās iestādes), transportlīdzekļu ražotājus, sastāvdaļu un materiālu piegādātājus, degvielas un enerģijas piegādātājus, transportlīdzekļu pircējus

(privātpersonas, uzņēmumus, autoparka pārvaldības uzņēmumus), vides, transporta un patērētāju NVO un sociālos partnerus.

Lai apkopotu atsauksmes no šīm grupām, Komisija izsludināja uzaicinājumu iesniegt atsauksmes un rīkoja tiešsaistes sabiedrisko apspriešanu no 2025. gada 7. jūlija līdz 10. oktobrim. Tā arī rīkoja sanāksmes ar nozares apvienībām, kas pārstāv transportlīdzekļu un sastāvdaļu ražotājus un enerģijas piegādātājus, rīkoja divpusējas sanāksmes ar dalībvalstu iestādēm, sociālajiem partneriem un NVO un aicināja ieinteresētās personas iesniegt nostājas dokumentus.

Uz uzaicinājumu sniegt atsauksmes par regulas, ar kuru tiek noteikti CO_2 emisiju standarti vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem, pārskatīšanu tika saņemtas 963 atbildes, savukārt uz atsevišķo uzaicinājumu sniegt atsauksmes par Automobiļu marķēšanas direktīvas[7] pārskatīšanu tika saņemtas 39 atbildes. Tiešsaistes sabiedriskā apspriešana, kas notika *EU Survey* tīmekļa vietnē[8], aptvēra gan regulas par CO_2 standartiem vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem, gan Automobiļu marķēšanas direktīvas pārskatīšanu. Apspriešanā tika saņemtas 1115 atbildes, no kurām 859 (77 %) iesniedza ES pilsoņi, 120 (11 %) – uzņēmumi vai komercsabiedrības, tajā skaitā 57 (5 %) MVU, 76 atbildes (7 %) saņemtas no uzņēmumu apvienībām, 14 (1 %) – no nevalstiskajām organizācijām, bet pārējās – no akadēmiskajām iestādēm, patērētāju organizācijām un arodbiedrībām.

Sabiedriskajā apspriešanā ieinteresētās personas savās atbildēs pauda plašu viedokļu spektru par CO_2 mērķrādītāju līmeņiem. Dažas dalībvalstis, vietējās iestādes, vides NVO, akadēmisko aprindu pārstāvji un elektroenerģijas nozare atzina, ka būtiska nozīme ir politikas stabilitātei. Turpretī lielākā daļa citu nozares respondentu līdztekus atsauksmēm no mobilizētu iedzīvotāju kampaņas uzskatīja, ka 2035. gada mērķrādītāji nav sasniedzami, jo bezemisiju transportlīdzekļu ieviešana ir lēnāka, nekā gaidīts. Nozares pārstāvji kopumā iestājās par ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (*OVC-HEV*) lomas paredzēšanu CO_2 standartu regulā, lai palielinātu elastību un stiprinātu tehnoloģiju neitralitāti, savukārt NVO un publiskās iestādes pārsvarā pauda pretēju viedokli. Nozares ieinteresētās personas arī centās panākt lielāku elastību naudas sodu izmantošanā, ierosinot, ka tiem vajadzētu kalpot kā atbalsta mehānismam, nevis kā soda pasākumam. Iedzīvotāji un NVO kopumā iestājās par to, lai ieņēmumi tiktu izmantoti darba ņēmēju atbalstam, uzlādes infrastruktūras attīstīšanai un pieprasījuma puses pasākumiem.

Pārliecinošs ieinteresēto personu vairākums atbalstīja transportlīdzekļu marķēšanas saskaņošanu un vienkāršošanu, kā arī konkrētas informācijas par bezemisiju transportlīdzekļiem pievienošanu etiķetei, bet ne citas tādas papildu informācijas pievienošanu, kas nav viegli pieejama, piemēram, informācijas par īpašuma kopējām izmaksām. Lielākā daļa ieinteresēto personu uzskata, ka ir svarīgi paplašināt marķējuma darbības jomu, attiecinot to arī uz jauniem autofurgoniem. Patērētāju organizācijas aicināja paplašināt marķējuma darbības jomu, attiecinot to arī uz lietotiem vieglajiem automobiļiem.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Apsvērto politikas risinājumu ekonomiskās, sociālās un vides ietekmes kvantitatīvais novērtējums ir balstīts uz vairākiem modelim "PRIMES" izstrādātiem scenārijiem. Analīze

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-of-the-EU-rules-on-car-labelling_lv.

[8] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_lv.

tika papildināta, piemērojot citus modelēšanas instrumentus, piemēram, “GEM-E3”,“E3ME” un “JRC DIONE” modeli.

SEG emisiju monitoringa dati un citi jauno mazas noslodzes transportlīdzekļu parametri tika iegūti no dalībvalstu ziņotajiem ikgadējiem monitoringa datiem, kurus saskaņā ar Regulu (ES) 2019/631 apkopo Eiropas Vides aģentūra (“EVA”).

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

- **Ietekmes novērtējums**

Komisija veica ietekmes novērtējumu, sniedzot detalizētu analīzi. Ietekmes novērtējumā Komisija ir novērtējusi iniciatīvas saskanību ar Eiropas Klimata akta mērķiem, kā prasīts minētās regulas 6. panta 4. punktā.

Tika izpētīti dažādi politikas risinājumi, kas sagrupēti trīs galvenajās kategorijās: i) CO_2 emisiju mērķrādītāji vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem un dažādas elastības iespējas, kas veicina atbilstību (ilgtspējīgas atjaunīgās degvielas, *OVC-HEV*, daudzgadu atbilstība, superkredīti maziem elektriskiem vieglajiem automobiļiem); ii) finansiāls atbalsts, izmantojot naudas sodus; iii) transportlīdzekļu marķēšana.

Ir apzināta vēlamā risinājumu kombinācija attiecībā uz mērķrādītājiem un elastību, kas nodrošina lielāku elastību un tehnoloģiju neitralitāti, vienlaikus saglabājot spēcīgu signālu investīcijām bezemisiju mobilitātē ilgterminā. Attiecībā uz transportlīdzekļu marķēšanu priekšroka tiek dota risinājumam, kas aptver visplašāko lietoto transportlīdzekļu klāstu.

Vēlamais politikas risinājums attiecībā uz CO_2 mērķrādītājiem un elastības iespējām sniedz ieguvumus ražotājiem laikposmā no 2030. līdz 2034. gadam. Vienlaikus, saglabājot 2035. gada 100 % samazinājuma mērķrādītājus, tas stiprina tehnoloģiju neitralitāti, atzīstot *OVC-HEV* lomu, kā arī ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu lomu pēc 2035. gada. Tas veicinās turpmākas investīcijas un tādu tehnoloģiju izstrādi, kas nav bezemisiju spēka pārvada tehnoloģijas un kas var būt noderīgas konkrētos izmantošanas gadījumos un/vai pārejas posmā, iespējams, arī atbalstot dažu Eiropas ražotāju konkurētspēju citos tirgos. Kā norādīts novērtējumā, vēlamā risinājuma ietekme uz enerģētiku un klimatu ir ierobežota, it īpaši iestrādāto aizsardzības pasākumu dēļ. Ņemot to vērā, iniciatīva atbilst ES 2050. gada klimatneitralitātes mērķim un 2030. gada klimata mērķrādītājam, kā arī progresam attiecībā uz pielāgošanos.

Vēlamais politikas risinājums attiecībā uz CO_2 mērķrādītājiem un elastības iespējām rada dažas papildu kopējās sistēmas izmaksas (kapitāla, degvielas un citas darbības izmaksas), tomēr salīdzinājumā ar pamatscenāriju būtisku izmaiņu nav.

Paredzams, ka iniciatīvas nodrošinātā regulatīvā elastība uzlabos īstermiņa konkurētspēju. Vēlamais politikas risinājums ietver elementus, kuru mērķis ir panākt nepieciešamo līdzsvaru starp, no vienas puses, regulatīvo elastību un uzlabotu tehnoloģiju neitralitāti un, no otras puses, saglabāt ilgtermiņa signāla virzībā uz bezemisiju transportlīdzekļiem (*ZEV*) paredzamību un stabilitāti

.

Vēlamais transportlīdzekļu marķēšanas risinājums sniegs potenciālajiem bezemisiju transportlīdzekļu pircējiem atbilstošāku informāciju un nodrošinās, ka etiķetes dizaina saskaņošana ES līmenī faktiski veicinās vienkāršošanu un vienlīdzīgā veidā aptvers visus

lietotos transportlīdzekļus. Saskaņošana novērš nepieciešamību izstrādāt valsts marķējuma dizainu, tādējādi valstu iestādēm ietaupot izmaksas.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

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

Salīdzinot ar pašreizējo regulu, nav paredzams, ka priekšlikums palielinās tiesību aktu radītās administratīvās izmaksas. Turklāt tas nepalielina tiesiskā regulējuma sarežģītību.

- **Pamattiesības**

Šajā priekšlikumā tiek ievērotas pamattiesības, un tas atbilst principiem, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā. Tas it sevišķi veicina mērķi sasniegt augstu vides aizsardzības līmeni saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 37. pantā[9] noteikto ilgtspējīgas attīstības principu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskats, kurā izklāstīta ietekme uz budžeta resursiem, cilvēkresursiem un administratīvajiem resursiem, bija pievienots priekšlikumam, kura rezultātā tika pieņemta Regula (ES) 2019/631 un tās jaunākā pārskatītā redakcija, kas pieņemta ar Regulu (ES) 2023/851.

5. CITI ELEMENTI

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

Šis priekšlikums nemaina noteikumu būtību, un īstenošanas novērtējums paliek tāds pats kā priekšlikumam, kura rezultātā tika pieņemta Regula (ES) 2019/631 ar grozījumiem, kas izdarīti ar Regulu (ES) 2023/851.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. pantā ir ietverti šādi ierosināti grozījumi.

– Ar 1. panta 1. punktu groza 1. pantu, lai samazinātu ES autoparka CO_2 emisiju mērķrādītāju autofurgoniem 2030. gadam no 50 % līdz 40 % samazinājumam salīdzinājumā ar 2021. gada pamatlīmeni, kā arī ES autoparka CO_2 emisiju mērķrādītāju vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem 2035. gadam no 100 % līdz 90 %. Ar to regulas priekšmetam pievieno arī transportlīdzekļu marķēšanu.

– Ar 1. panta 2. punktu groza 2. panta 1. punkta b) apakšpunktu, lai precizētu, ka visus *ZEV* N kategorijas transportlīdzekļus (tajā skaitā N1 un N2), kuru masa bez akumulatoru baterijas ir mazāka par 2840 kg, faktiski uzskaita, novērtējot atbilstību šajā regulā noteiktajiem CO_2 emisiju mērķrādītājiem. Ar to arī paplašina tvērumu, iekļaujot transportlīdzekļu marķēšanu.

– Ar 1. panta 3. punktu groza 3. pantu, lai precizētu "testa masas" definīciju un ieviestu definīcijas, kas attiecas uz transportlīdzekļu marķēšanas noteikumiem.

– Ar 1. panta 4. punktu groza 4. pantu, lai ieviestu daudzgadu atbilstību. Ar 1. panta 7. punktu groza 6. pantu, un ar 1. panta 9. punktu groza 8. pantu, lai ieviestu izrietošas izmaiņas.

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

– Ar 1. panta 5. punktu groza 5. pantu, lai paredzētu superkredītus maziem elektrotransportlīdzekļiem, kas ražoti ES.

– Ar 1. panta 6. punktu tiek ieviesti jauni noteikumi par konkrētu ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu lomu.

– Ar 1. panta 6. punktu tiek ieviesti jauni noteikumi par ES ražota mazoglekļa tērauda nozīmi.

– 1. panta 10. un 14. punktā ir paredzēts jauns 15.a un 15.b pants un jauns IIIa pielikums, kuros izklāstīti transportlīdzekļu marķēšanas noteikumi.

2025/0420 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza attiecībā uz CO2 emisijas standartiem jauniem mazas noslodzes transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu marķēšanu un atceļ Direktīvu 1999/94/EK

(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[10],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[11],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

1) Pieņemdama Regulu (ES) 2021/1119 (Klimata akts), Savienība tiesību aktos nostiprināja saistošu mērķi līdz 2050. gadam visas tautsaimniecības mērogā panākt klimatneitralitāti, kas nozīmē, ka tai līdz minētajam datumam emisijas jāsamazina līdz neto nullei, un mērķi pēc tam panākt negatīvas emisijas; tā arī noteica saistošu starpposma Savienības mēroga klimata mērķrādītāju 2030. gadam un noteikumus starpposma Savienības mēroga klimata mērķrādītāja noteikšanai 2040. gadam.

2) Lai sasniegtu klimatneitralitātes mērķi, cita starpā ir būtiski nodrošināt un atbalstīt Eiropas rūpniecības konkurētspēju un noturību, nodrošināt pārkārtošanās ceļus, kuru pamatā ir labākās pieejamās izmaksefektīvas, drošas un mērogojamas tehnoloģijas, likt lielāku uzsvaru uz taisnīgu pārkārtošanos, nodrošināt godīgu konkurenci ar starptautiskajiem partneriem un dekarbonizēt energosistēmu ar bezoglekļa un mazoglekļa enerģijas risinājumiem.

3) Ar tīras rūpniecības kursu un Eiropas rūpniecības politikas rīcības plānu autobūves nozarei Savienība ir radījusi apstākļus sekmīgai pārejai, galveno uzmanību pievēršot gan dekarbonizācijai, gan industriālajai atjaunotnei, ietverot atbalsta mehānismus Eiropas rūpniecībai, Eiropas satura prasības attiecībā uz Savienībā pārdoto elektrotransportlīdzekļu akumulatoru bateriju elementiem un sastāvdaļām, labāku piekļuvi publiskajam un privātajam finansējumam, vienlīdzīgus konkurences apstākļus visā pasaulē un skaidrus veicinošus nosacījumus tīro tehnoloģiju apguvei un mēroga kāpināšanai, lai stiprinātu rūpniecības konkurētspēju un inovāciju Savienībā.

[10] OV C , , ... lpp. .
[11] OV C , , ... lpp. .

4) Autobūves nozare ir svarīgs Savienības ekonomikas pīlārs, un tā atrodas kritiskās krustcelēs, saskaroties ar sīvu globālo konkurenci un dziļām strukturālām pārmaiņām dekarbonizācijā un digitalizācijā. Virzībai uz bezemisiju mobilitāti ir vajadzīga integrēta pieeja, kurā apvienota CO_2 samazināšana, rūpniecības konkurētspēja, sociālais taisnīgums un tehnoloģiskā līderība. Lai nodrošinātu, ka šī pārveide stiprina Savienības autobūves ekosistēmas konkurētspēju, vienlaikus saglabājot tās vērienīgos vidiskos un sociālos mērķus, Komisija 2025. gada 5. martā pieņēma Eiropas autobūves nozares industriālās rīcības plānu.

5) Vieglie komerciālie transportlīdzekļi tiek iegādāti un izmantoti profesionālā kontekstā. Dažos īpašos izmantošanas gadījumos bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanai šajā segmentā var būt īstermiņa šķēršļi. Tāpēc ir lietderīgi pielāgot 2030. gada CO_2 emisiju mērķrādītāju minētajiem transportlīdzekļiem, lai atbalstītu to, ka ražotāji arī turpmāk spēj investēt, jo īpaši pārejā uz bezemisiju transportlīdzekļiem.

6) Veicinot ES ražotu mazu vieglo elektroautomobiļu izstrādi un ražošanu, patērētājiem tiks nodrošināta pieejamība cenas ziņā un piekļuve tīrai mobilitātei, kā arī tiks uzlabota Eiropas autobūves nozares konkurētspēja un ilgtspēja. Tāpēc ir lietderīgi stimulēt ES ražotu mazu vieglo elektroautomobiļu izstrādi, nodrošinot stimulus CO_2 kredītu veidā ražotājiem, kas šādus transportlīdzekļus laiž Savienības tirgū.

7) Lai gan ir būtiski, lai CO_2 emisiju mērķrādītāji arī turpmāk stimulētu pāreju uz bezemisiju mobilitāti un radītu noteiktību un paredzamību šādām investīcijām, regulējuma elastības trūkums var radīt grūtības transportlīdzekļu ražotājiem, ja tas ierobežo to atbilstības iespējas. Tāpēc ir lietderīgi atbalstīt tehnoloģiski neitrālu pieeju, paredzot regulējuma elastību tehnoloģijām, kas nav bezemisiju tehnoloģijas.

8) Lai nodrošinātu papildu elastīgumu, 2030.–2032. gada periodā ražotājiem būtu jānodrošina, ka to transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas nepārsniedz emisiju mērķrādītāju, ko aprēķina kā to gada īpatnējo emisiju mērķrādītāju vidējo lielumu attiecīgajā periodā. Katra atsevišķā ražotāja atbilstība mērķrādītājiem būtu jānovērtē minētā perioda beigās. Attiecīgi būtu jāaprēķina maksa par pārsniegtajām emisijām.

9) Visa autoparka emisiju samazināšanas mērķrādītājs no 2035. gada tiek samazināts no 100 % līdz 90 % ar noteikumu, ka atlikušās emisijas kompensē, izmantojot mazoglekļa tērauda kredītus vai ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu kredītus.

10) Mazoglekļa tērauda kredītu un ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu kredītu izmantošana būtu jāierobežo, lai saglabātu investīcijas bezemisiju vērtības ķēdē. Ļaujot no 2035. gada kompensēt emisijas līdz 10 % apmērā no ES autoparka mērķrādītāja 2021. gadam, šie kredīti apvienojumā ar 90 % emisiju samazināšanas mērķrādītāju atbalsta vispārējo klimatneitralitātes mērķi.

11) Komisijai 2035. gadā un pēc tam reizi piecos gados būtu jānovērtē regulas efektivitāte, lai saglabātu saskaņotību ar 2050. gada klimatneitralitātes saistošo mērķi, kas noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119 (“Klimata akts”).

12) Ir lietderīgi atļaut CO_2 standartos atzīt emisiju aiztaupījumu no ilgtspējīgām atjaunīgajām degvielām, nodrošināt papildu elastību ražotājiem un atbalstīt investīcijas ilgtspējīgas atjaunīgo degvielu vērtības ķēdes attīstībā. Šādām degvielām arī turpmāk būs nozīme transporta dekarbonizācijā. Inovatīvu tehnoloģiju atbalstīšanai pašreizējais regulējums saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001 ietver saistošus mērķrādītājus attiecībā uz modernām biodegvielām transporta nozarē. Tās īstenošanā ir panākts progress, tomēr tas ir lēns. Direktīvas (ES) 2018/2001 pārskatīšana ir plānota 2026.

gada beigās, novērtējot panākto progresu un nepieciešamību atjaunināt turpmāko bioekonomikas satvaru.

13) Mazoglekļa tērauda izmantošanas veicināšana ir būtiska, lai sasniegtu Savienības klimata mērķus, vienlaikus stiprinot tās rūpniecības konkurētspēju un stratēģisko autonomiju. Tā kā autobūves nozare ir viens no galvenajiem tērauda lietotājiem, ir lietderīgi stimulēt mazoglekļa tērauda izmantošanu transportlīdzekļu ražošanā, lai izveidotu pirmtirgu. Tādējādi, lai pēc 2035. gada kompensētu savu jauno transportlīdzekļu CO_2 emisijas, kas vēl nav kompensētas ar ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu izmantošanu, ražotājiem vajadzētu būt iespējai izmantot "ražots ES" mazoglekļa tērauda kredītus.

14) Lai vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotājiem nodrošinātu lielāku noteiktību, būtu jāparedz tehnisks pielāgojums formulā, ar ko ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju pielāgo atkarībā no ES autoparka vidējās testa masas.

15) Vieglo automobiļu marķēšanas direktīvas izvērtējumā tika secināts, ka dalībvalstīs marķējums nav harmonizēts, ka saskaņā ar pašreizējiem noteikumiem potenciālie bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, autofurgonu un lietotu transportlīdzekļu pircēji netiek pienācīgi informēti un ka patērētāji arvien vairāk paļaujas uz digitāliem rīkiem, savukārt pašreizējie noteikumi ir vērsti uz fiziskām tirdzniecības vietām, kurās izmanto papīra norādes un plakātus. Tāpēc Direktīvu 1999/94/EK ir nepieciešams pārskatīt un atjaunināt.

16) Lai potenciālie transportlīdzekļu pircēji varētu pieņemt pārdomātus lēmumus par pirkumu, vajadzētu būt pieejamai transportlīdzekļa etiķetei, kurā sniegta informācija, kas attiecas uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Turklāt transportlīdzekļa etiķetei vajadzētu būt pieejamai ne tikai jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, bet arī potenciālajiem autofurgonu un lietotu transportlīdzekļu pircējiem, lai nodrošinātu, ka arī šo transportlīdzekļu potenciālie pircēji ir pienācīgi informēti.

17) Atsevišķu transportlīdzekļu etiķetē būtu jāiekļauj būtiskākā informācija no atbilstības sertifikāta. Tai būtu arī jānodrošina patērētājiem iespēja piekļūt papildu informācijai. Nākotnē, attīstoties tehniskajām prasībām, pārraudzībai un ziņošanai un pieejamajiem datiem, ar papildu informāciju varētu, piemēram, informēt klientus par veiktspēju, kāda ir no elektrotīkla uzlādējamiem hibrīda transportlīdzekļiem atkarībā no lietotāja paradumiem attiecībā uz braukšanas īpatsvaru elektriskā režīmā.

18) Tā kā transportlīdzekļu pircēji arvien vairāk izmanto digitālus rīkus un lai patērētāji varētu salīdzināt dažādus transportlīdzekļu modeļus, citastarp dažādu ražotāju modeļus, informācija par visiem transportlīdzekļu modeļiem, kurus Savienības tirgū laiž kā jaunus transportlīdzekļus, būtu jādara pieejama ražojumu datubāzē.

19) Transportlīdzekļu marķēšanas prasības būtu jāpiemēro transportlīdzekļu ražotājiem un tirgotājiem vai jebkurām citām fiziskām vai juridiskām personām, kas, veicot komercdarbību, dara transportlīdzekļus pieejamus tirgū, tādējādi izslēdzot privātpersonas, kas laiku pa laikam pārdod lietotas automašīnas.

20) Transportlīdzekļu marķēšanas prasības būtu jāiekļauj Regulā (ES) 2019/631, lai nodrošinātu tās konsekventu un harmonizētu piemērošanu visā Savienībā.

21) Lai noteiktu metodikas tādu kritēriju noteikšanai, saskaņā ar kuriem vieglo automobili uzskata par "ražotu ES", tēraudu uzskata par mazoglekļa tēraudu, un grozītu pielikumu par transportlīdzekļu marķēšanu, būtu jādeleģē pilnvaras Komisijai pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai ņemtu vērā tehnoloģiju attīstību un likumdošanas norises, kā arī norises saistībā ar patērētāju

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

22) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz detalizētu noteikumu un procedūru noteikšanu par to, kā ražotājiem jāpārrauga un jāziņo visi mazoglekļa tērauda kredītu aprēķināšanai nepieciešamie dati un ražojumu datubāzes funkcionēšanas dati transportlīdzekļu marķēšanas vajadzībām. Minētās pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011.

23) Tā kā šīs regulas mērķus – dot transportlīdzekļu ražotājiem papildu elastību savas atbilstības nodrošināšanai, vienlaikus saglabājot CO_2 samazināšanas mērķrādītāju vērienīguma līmeni, kā arī harmonizēt un atjaunināt transportlīdzekļu marķēšanas prasības, – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un mēroga un darbības ietekmes dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība drīkst pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

24) Tādēļ Regula (ES) 2019/631 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants
Grozījumi Regulā (ES) 2019/631

Regulu (ES) 2019/631 groza šādi:

1) regulas 1. pantu groza šādi:

a) panta 5. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir mērķrādītāja 2021. gadam samazinājums par 40 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.2. punktu.”;

b) panta 5.a punktu aizstāj ar šādu:

“No 2035. gada 1. janvāra piemēro šādus ES autoparka mērķrādītājus:

a) attiecībā uz jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir 2021. gada mērķrādītāja samazinājums par 90 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.1.3. punktu;

b) attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir 2021. gada mērķrādītāja samazinājums par 90 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.3. punktu.”;

c) pievieno šādu 7. punktu:

“7. Ar šo regulu nosaka noteikumus par transportlīdzekļu marķēšanu, lai nodrošinātu, ka potenciālajiem pircējiem tiek darīta pieejama attiecīga informācija par vieglajiem pasažieru

automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, ko Savienībā piedāvā pārdošanā vai izpirkumnomā.”;

2) regulas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta b) apakšpunktā tekstu aiz semikola aizstāj ar šādu:

“N kategorijas bezemisiju transportlīdzekļus no 2025. gada 1. janvāra šīs regulas nolūkā, neskarot Regulu (ES) 2018/858 un Regulu (EK) Nr. 715/2007, uzskata par vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas ietilpst šīs regulas tvērumā, ja atsauces masa, no kuras atņemta enerģijas uzglabāšanas sistēmas masa, nepārsniedz 2840 kg.”;

b) pievieno šādu 5. punktu:

“5. Šīs regulas 15.a un 15.b pantu piemēro visiem M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļiem, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 4. pantā, kurus Savienībā piedāvā pārdošanā vai izpirkumnomā un kuru tips ir apstiprināts saskaņā ar vispārēji harmonizēto vieglo transportlīdzekļu testa procedūru, kas noteikta Komisijas Regulā (ES) 2017/1151.”;

3) regulas 3. pantu groza šādi:

a) panta l) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“l) “testa masa” jeb “TM” ir vieglā pasažieru automobiļa vai vieglā komerciālā transportlīdzekļa testa masa, kā norādīts atbilstības sertifikātā un definēts ANO Noteikumu Nr. 154 3.2.25. punktā;”;

b) pievieno šādus n)–r) apakšpunktus:

“n) “bezemisiju transportlīdzeklis” ir vieglais pasažieru automobilis vai vieglais komerciālais transportlīdzeklis, kura izpūtēja emisijas ir 0 g CO_2/km, tās nosakot saskaņā ar piemērojamo ES tipa apstiprināšanas procedūru;

o) “transportlīdzekļa etiķete” ir grafiska diagramma drukātā vai elektroniskā veidā, kas atbilst šajā regulā noteiktajām prasībām;

p) “pārdošanas vieta” ir vieta, kur transportlīdzekļi ir izstādīti vai tiek piedāvāti pārdošanai vai izpirkumnomai potenciālajiem klientiem, citastarp gadatirgi, kuros transportlīdzekļi tiek prezentēti sabiedrībai;

q) “reklāmas materiāls” ir jebkāda veida informācija drukātā vai elektroniskā veidā bezsaistē vai tiešsaistē, ko izmanto, lai pārdotu vai nodotu izpirkumā transportlīdzekļus vai lai tirgotu, reklamētu vai izraisītu interesi par transportlīdzekļiem, kurus piedāvā pārdošanai vai izpirkumnomai plašai sabiedrībai vai potenciālam klientam;

r) “transportlīdzekļa modelis” ir transportlīdzekļu grupa, kas pieder vienam un tam pašam tipam, variantam un versijai, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma B daļā.”;

4) regulas 4. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta c) apakšpunktam pievieno šādu tekstu:

“Turklāt, no 2035. gada ražotājs arī nodrošina, ka tā vidējās īpatnējās CO_2 emisijas nepārsniedz tā degvielas kredītu, kas minēti 5.a pantā, un tā mazoglekļa tērauda kredītu, kas minēti 5.b pantā, summu.”;

b) panta 1.a punktu aizstāj ar šādu:

“1.a Atkāpjoties no 1. punkta, periodam, kas aptver 2025.–2027. kalendāro gadu un periodam, kas aptver 2030.–2032. kalendāro gadu, ražotājs, arī tad, ja tas ir grupas dalībnieks, nodrošina,

ka tā vidējās īpatnējās CO_2 emisijas minētajos periodos nepārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķrādītāju minētajos periodos.

Minētās vidējās īpatnējās CO_2 emisijas aprēķina kā gada vidējo īpatnējo CO_2 emisiju vidējo vērtību attiecīgajā periodā, svērtu pēc ražotāja jaunreģistrēto transportlīdzekļu skaita katrā kalendārajā gadā.

Īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķina kā to gada īpatnējo emisiju mērķrādītāju vidējo vērtību attiecīgajā periodā, kas noteikti saskaņā ar I pielikuma A vai B daļas 6.3. punktu, vai, ja ražotājam saskaņā ar 10. pantu ir piešķirta atkāpe, saskaņā ar minēto atkāpi, sverot pēc ražotāja jaunreģistrēto transportlīdzekļu skaita katrā kalendārajā gadā.

Katram kalendārajam gadam, kurā ražotājs bija iekļauts grupā, gada vidējās īpatnējās CO_2 emisijas un gada īpatnējo emisiju mērķrādītājs, kas jāizmanto minētajiem aprēķiniem, ir attiecīgās grupas vērtības.”;

5) Regulas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“*5. pants*
Superkredīti maziem bezemisiju transportlīdzekļiem

1. Līdz 2034. gadam, lai aprēķinātu ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, katru jaunu M1 kategorijas bezemisiju transportlīdzekli, kas identificēts kā mazs elektriskais transportlīdzeklis saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 2.4. punktu un ir ražots ES, skaita kā 1,3 transportlīdzekļus.

2. Par katru kalendāro gadu katra dalībvalsts, pildot savus pienākumus saskaņā ar 7. pantu, reģistrē un nosūta Komisijai datus par katru jaunu M1 kategorijas bezemisiju transportlīdzekli neatkarīgi no tā, vai tas ir vai nav identificēts kā mazs elektrisks transportlīdzeklis saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 2.4. punktu, un ir ražots ES, kā arī to parametru vērtību, kas nosaka šādu atbilstību.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot metodiku tādu kritēriju noteikšanai, saskaņā ar kuriem vieglo automobili uzskata par “ražotu ES”.

3. Šā panta 1. punktu nepiemēro grupu izveidojušiem ražotājiem, izņemot, ja visi grupā ietilpstošie ražotāji ir daļa no vienas un tās pašas saistītu ražotāju grupas.”;

6) pievieno šādu 5.a un 5.b pantu:

“5.a pants
Ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu nozīme

1. No 2035. gada Komisija katram ražotājam aprēķina degvielas kredītus, pamatojoties uz siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījumiem, kas panākti, izmantojot 2. punktā minētās degvielas, kā noteikts saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 7. punktu, lai kompensētu emisijas no jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas reģistrēti kalendārajā gadā. Šos degvielas kredītus aprēķina, ņemot vērā šādu degvielu daudzumu, kas laists Savienības tirgū autotransportam, un to

siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitāti, kas aprēķināta saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 29.a un 31. pantu un paziņota Savienības datubāzē, kura izveidota saskaņā ar minētās direktīvas 31.a pantu, vieglajos pasažieru automobiļos un vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos izmantotās autotransporta degvielas īpatsvaru, transportlīdzekļu vidējo darbmūža nobraukumu un reģistrēto transportlīdzekļu skaitu.

2. Atbilstīgas degvielas ir nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas (*RFNBO*), kas definētas Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 36. punktā un atbilst minētās direktīvas 29.a pantā noteiktajiem kritērijiem, biodegvielas, kas definētas minētās direktīvas 2. panta 33. punktā, un biogāze, kas definēta minētās direktīvas 2. panta 28. punktā, ja abas ir ražotas no minētās direktīvas IX pielikumā uzskaitītajām izejvielām un atbilst minētās direktīvas 29. pantā noteiktajiem kritērijiem.

3. Kredīti no visām 2. punktā minētajām degvielām ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas nesamazina par vairāk kā 3 % no ES autoparka mērķrādītāja$_{2021}$, kas noteikts I pielikuma A un B daļas 6.0. punktā.

Kredīti no tādu biodegvielu un biogāzes daudzumiem, kas ražotas no Direktīvas (ES) 2018/2001 IX pielikuma B daļā norādītajām izejvielām, ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas nesamazina par vairāk kā 1 % no ES autoparka mērķrādītāja$_{2021}$, kas noteikts I pielikuma A un B daļas 6.0. punktā.

4. Šā panta 1. punktu nepiemēro grupu izveidojušiem ražotājiem, izņemot, ja visi grupā ietilpstošie ražotāji ir daļa no vienas un tās pašas saistītu ražotāju grupas.

5.b pants
Mazoglekļa tērauda nozīme

1. No 2035. gada ražotājs iegūst kredītus par ES ražotu mazoglekļa tēraudu (“mazoglekļa tērauda kredīti”), lai kompensētu emisijas no kalendārajā gadā reģistrētiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

2. Panta 1. punktu nepiemēro transportlīdzekļiem, uz kuru devumu vidējās emisijās attiecas 5.a pants.

3. Mazoglekļa tērauda kredītus aprēķina, ņemot vērā ražotāja jaunajos vieglajos pasažieru automobiļos vai jaunajos vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos, kas Savienībā reģistrēti kalendārajā gadā, izmantotā ES ražotā mazoglekļa tērauda daudzumu un CO_2 emisiju intensitāti, kas aprēķināta saskaņā ar 6. punktā noteikto metodiku, kalendārajā gadā reģistrēto transportlīdzekļu skaitu un transportlīdzekļu darbmūža nobraukumu saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 7. punktu.

4. Mazoglekļa tērauda kredīti ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas nesamazina par vairāk kā 7 % no ES autoparka mērķrādītāja$_{2021}$, kas noteikts I pielikuma A un B daļas 6.0. punktā.

5. Komisija ar īstenošanas aktiem precizē detalizētus noteikumus un procedūras tam, kā ražotāji pārrauga un ziņo visus mazoglekļa tērauda kredītu aprēķināšanai vajadzīgos datus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

6. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai papildinātu šo regulu, tajos nosakot metodiku mazoglekļa tērauda raksturlielumu un tērauda CO_2 emisiju intensitātes noteikšanai un bāzlīnijas tērauda kā atsauces punkta noteikšanai mazoglekļa tērauda kredītu aprēķināšanai.

7. Šā panta 1. punktu nepiemēro grupu izveidojušiem ražotājiem, izņemot, ja visi grupā ietilpstošie ražotāji ir daļa no vienas un tās pašas saistītu ražotāju grupas.”;

7) regulas 6. panta 2. punkta pēdējo teikumu aizstāj ar šādu:

“Atkāpjoties no pirmās daļas, vienošanos par grupas izveidi, kas aptver 2025. vai 2026. kalendāro gadu, drīkst noslēgt līdz 2027. gada 31. decembrim, un vienošanos par grupas izveidi, kas aptver 2030. vai 2031. kalendāro gadu, drīkst noslēgt līdz 2032. gada 31. decembrim.”;

8) regulas 7. pantu groza šādi:

a) panta 5. punktā aiz pirmā teikuma iekļauj šādu teikumu:

“Ražotāji, kas atbildīgi par mazāk nekā 1000 jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem vai mazāk nekā 1000 jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuri Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā, sniedz Komisijai pilnīgu informāciju par jebkuru no to saistītajiem uzņēmumiem 3. panta 2. punkta nozīmē, ja vien tie iepriekš nav paziņojuši šādu informāciju un kopš tā laika nav notikušas nekādas izmaiņas.”;

b) iekļauj šādu 6.b punktu:

“6.b Katrs ražotājs norīko kontaktpunktu šajā pantā minētās sarakstes veikšanai.”;

9) regulas 8. pantu groza šādi:

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

“Atkāpjoties no pirmās daļas, attiecībā uz 2025.–2027. kalendāro gadu un 2030.–2032. kalendāro gadu Komisija ikvienam ražotājam, kura vidējās īpatnējās CO_2 emisijas konkrētajā periodā pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķrādītāju minētajam periodam, nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām.”;

b) pievieno šādu 5. punktu:

“Atkāpjoties no 1. un 2. punkta, Komisija par katru kalendāro gadu no 2035. gada attiecīgā gadījumā ražotājam vai grupas vadītājam nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām, ja ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķrādītāju vai ja tā vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz tā degvielas kredītu, kā minēts 5.a pantā, un tā mazoglekļa tērauda kredītu, kā minēts 5.b pantā, summu.

Maksu par pārsniegtajām emisijām aprēķina pēc šādas formulas:

(vidējās īpatnējās CO_2 emisijas – (degvielas kredīti + mazoglekļa tērauda kredīti)) × 95 EUR) × jaunreģistrētu transportlīdzekļu skaits.

Iepriekš minētajā aprēķinā degvielas kredītu un mazoglekļa tērauda kredītu summa nevar pārsniegt 10 % no ES_{2021} mērķrādītāja”;

10) regulas 15. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Komisija 2035. gadā un pēc tam reizi piecos gados novērtē regulas efektivitāti bezemisiju mobilitātes sasniegšanā. Komisija arī novērtē vietējā satura prasību iekļaušanas ietekmi, iespējamību un piemērotību, jo īpaši pamatojoties uz attiecīgu ES tiesību aktu īstenošanu. Ņemot vērā tirgus un tehnoloģiju attīstību, Komisija attiecīgā gadījumā pārskata un groza šo regulu, jo īpaši attiecībā uz korekcijām autoparka mērķrādītājos, lai uzturētu saskaņotību ar

2050. gada klimatneitralitātes saistošo mērķi, kas noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119.";

11) pievieno šādu 15.a un 15.b pantu:

"15.a pants

Ražotāju un izplatītāju pienākumi attiecībā uz transportlīdzekļu marķēšanu

1. Izplatītāji nodrošina, ka transportlīdzekļa etiķete, kā noteikts IIIa pielikuma 2. daļā, skaidri redzamā un pilnībā salasāmā veidā ir pielikta vai parādīta pie katra transportlīdzekļa, ko to tirdzniecības vietās piedāvā pārdošanā vai izpirkumnomā.

Transportlīdzekļa etiķete satur IIIa pielikuma 2. daļā minētos informācijas elementus, kas atbilst transportlīdzeklim, uz kuru tas attiecas.

Papildus transportlīdzekļa etiķetei izplatītājs informē potenciālo lietota bezemisiju transportlīdzekļa vai hibrīdelektriska transportlīdzekļa ar ārēju uzlādi pircēju par transportlīdzekļa pašreizējo "vilces akumulatoru baterijas darbspējas stāvokli", pamatojoties uz transportlīdzekļa displejā pieejamo informāciju saskaņā ar Regulas (ES) 2025/1707 VI pielikumu.

2. Ražotāji un izplatītāji attiecīgā gadījumā nodrošina, ka visos reklāmas materiālos, kas saistīti ar atsevišķu transportlīdzekļu pārdošanu vai izpirkumnomu, katram transportlīdzeklim ir norādīta transportlīdzekļa etiķete, kā noteikts IIIa pielikuma 2. daļā, citastarp transportlīdzekļiem, ko pārdošanai vai izpirkumnomai piedāvā internetā.

Ja reklāmas materiāli attiecas uz vienu vai vairākiem transportlīdzekļu modeļiem, tad attiecībā uz visiem IIIa pielikuma 2. daļā minētajiem tehniskajiem parametriem reklāmas materiālos iekļauj visu to transportlīdzekļu vērtības, uz kuriem šie materiāli attiecas, vai norāda diapazonu starp visu to transportlīdzekļu mazākajām un lielākajām vērtībām, uz kuriem tie attiecas.

Ja ar elektroniskiem līdzekļiem izplatīti reklāmas materiāli ļauj patērētājiem konfigurēt konkrētu transportlīdzekli, piemēram, izmantojot automobiļu tiešsaistes konfiguratorus, tajos patērētājiem skaidri parāda, kā dažādas specifiskas iekārtas un neobligātas papildierīces ietekmē visu IIIa pielikuma 2. daļā minēto tehnisko parametru vērtības.

3. Ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisija izveido ražojumu datubāzi, kas ir publiski pieejama un sniedz informāciju par tirgū laistu transportlīdzekļu modeļu marķējumu.

Komisija ir pilnvarota ar īstenošanas aktiem precizēt ar ražojumu datubāzi saistītos funkcionēšanas aspektus. Šādus īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

4. Ražotāji bez liekas kavēšanās ražojumu datubāzē ievada IIIa pielikuma 3. daļā uzskaitīto informāciju par katru transportlīdzekļa modeli, kura jaunas vienības tiek laistas tirgū.

Ražotāji nodrošina, ka ražojumu datubāzē ievadītā informācija ir korekta un precīza, un pēc vajadzības to atjaunina.

5. Ražotāji un izplatītāji nenodrošina un neizvieto etiķetes, kas atdarina transportlīdzekļa etiķeti, kas noteikta šajā regulā, kā arī nenodrošina un neizvieto transportlīdzekļa etiķetes, marķējuma zīmes, simbolus vai uzrakstus, kas neatbilst šai regulai un kas varētu maldināt vai mulsināt galalietotājus attiecībā uz IIIa pielikumā noteiktajiem informācijas elementiem.

6. Ja Regulas (ES) 2022/2065 6. pantā minēts pakalpojumu sniedzējs ļauj pārdot transportlīdzekļus savā tīmekļa vietnē, minētais pakalpojumu sniedzējs iespējo transportlīdzekļa etiķetes parādīšanu saskaņā ar 2. punktu.

7. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu IIIa pielikuma 2. un 3. daļā noteiktās datu prasības un datu parametrus nolūkā ražojumu datubāzē iekļaut patērētājiem būtisku papildinformāciju un precizēt metodiku parametra "ražots ES" noteikšanai.

15.b pants
Dalībvalstu pienākumi attiecībā uz transportlīdzekļu marķēšanu

1. Dalībvalstis saskaņā ar Regulu (ES) 2019/1020 norīko tirgus uzraudzības iestādi, kas ir atbildīga par atbilstības nodrošināšanu 15.a pantā noteiktajiem pasākumiem. Tirgus uzraudzības iestādes drīkst atgūt dokumentu inspicēšanas izmaksas gadījumos, kad attiecīgie šīs regulas panti nav ievēroti.

2. Dalībvalstis pieņem noteikumus par sodiem un izpildes panākšanas mehānismiem, kas piemērojami par transportlīdzekļu marķēšanas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to īstenošanu. Sodi ir iedarbīgi, samērīgi un atturoši. Dalībvalstis ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā minētos noteikumus un pasākumus dara zināmus Komisijai un nekavējoties paziņo tai par visiem turpmākiem grozījumiem, kas tos ietekmē. ";

12) regulas 17. panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"Saskaņā ar 5.a panta 5. punktu, 7. panta 8. punktu, 7.a panta 2. punktu, 10. panta 8. punktu, 11. panta 1. punkta ceturto daļu, 13. panta 4. punktu, 14. panta 2. punktu, 15. panta 8. un 9. punktu un 15.a panta 7. 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. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.".

13) Regulas I pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas I pielikumu;

14) Regulas IIIa pielikumu iekļauj saskaņā ar šīs regulas I pielikumu.

2. pants
Atcelšana

Direktīvu 1999/94/EK atceļ.

3. pants
Stāšanās spēkā

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

Regulas 1. panta 5. punktu piemēro no 1. janvāra *[Publikāciju birojam: ierakstīt gadu, kas seko automobiļu* Omnibus *regulas piemērošanas datumam*].

Regulas 1. panta 11. punktu un 2. pantu piemēro no *[datums: 12 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā]*.

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

Strasbūrā,

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

TIESĪBU AKTA FINANŠU UN DIGITĀLAIS PĀRSKATS

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

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām 12
3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām 12
3.2.1.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta 12
3.2.1.2. Apropriācijas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem 17
3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām 22
3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām 24
3.2.3.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta 24
3.2.3.2. Apropriācijas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem 24
3.2.3.3. Kopējās apropriācijas 24
3.2.4. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības 25
3.2.4.1. Finansētas no apstiprinātā budžeta 25
3.2.4.2. Finansētas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem 26
3.2.4.3. Kopējās cilvēkresursu vajadzības 26
3.2.5. Pārskats par aplēsto ietekmi uz investīcijām, kas saistītas ar digitālajām tehnoloģijām28
3.2.6. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu 28
3.2.7. Trešo personu iemaksas 28
3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem 29
4. DIGITĀLĀ DIMENSIJA 29
4.1. Digitālās vajadzības 30
4.2. Dati 30
4.3. Digitālie risinājumi 31
4.4. Sadarbspējas novērtējums 31
4.5. Digitālās īstenošanas atbalsta pasākumi 32

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar kuru groza Regulu (ES) 2019/631 un atceļ Direktīvu 1999/94/EK

1.2. Attiecīgā politikas joma

Klimata politika

1.3. Mērķi

1.3.1. Vispārīgie mērķi

Priekšlikuma mērķis ir:

1) nodrošināt papildu elastības iespējas ražotājiem, lai atbalstītu pāreju uz bezemisiju mobilitāti;

2) nodrošināt saskaņotus atjauninātus noteikumus par CO_2 emisiju marķējumu.

1.3.2. Konkrētie mērķi

Priekšlikuma konkrētie mērķi ir šādi:

1) nodrošināt lielāku elastību ražotājiem, lai tie varētu sasniegt savus CO2 emisiju mērķrādītājus;

2) stiprināt CO2 emisiju standartu tehnoloģisko neitralitāti;

3) saglabāt CO2 standartu devumu ES Klimata aktā noteikto klimata mērķrādītāju sasniegšanā;

4) saglabāt noteiktību un paredzamību ražotājiem un investoriem bezemisiju mobilitātes vērtības ķēdē;

5) ieviest saskaņotu informāciju patērētājiem, tostarp par bezemisiju transportlīdzekļiem.

1.3.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

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

Vēlamais kombinētais politikas risinājums attiecībā uz CO_2 mērķrādītājiem un elastības iespējām sniedz ieguvumus ražotājiem laikposmā no 2030. līdz 2034. gadam. Vienlaikus, saglabājot 2035. gada 100 % mērķrādītājus, tas stiprina tehnoloģiju neitralitāti, atzīstot *OVC-HEV*, ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu un mazoglekļa tērauda nozīmi pēc 2035. gada. Tas veicinās turpmākas investīcijas un tādu tehnoloģiju izstrādi, kas nav bezemisiju spēka pārvada tehnoloģijas un kas var būt noderīgas konkrētos izmantošanas gadījumos un/vai pārejas posmā, iespējams, arī atbalstot dažu Eiropas ražotāju konkurētspēju citos tirgos. Kā norādīts novērtējumā, vēlamā risinājuma ietekme uz enerģētiku un klimatu ir ierobežota, jo īpaši iestrādāto aizsardzības pasākumu dēļ. Ņemot to vērā, iniciatīva atbilst ES 2050. gada klimatneitralitātes mērķim un 2030. gada klimata mērķrādītājam, kā arī progresam attiecībā uz pielāgošanos.

1.3.4. Snieguma rādītāji

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzi progresam un sasniegumiem.

Ir noteikti šādi rādītāji: (ietekmes novērtējums)

– ES autoparka vidējās CO_2 emisijas no jauniem vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem katru gadu tiks uzraudzītas attiecībā uz katru transportlīdzekli, ražotāju un dalībvalsti;

– Vieglo automobiļu un autofurgonu SEG emisijas tiks uzraudzītas, izmantojot dalībvalstu ikgadējos SEG emisiju pārskatus.

– Jaunreģistrēto bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu skaits un īpatsvars tiks uzraudzīti, izmantojot dalībvalstu iesniegtos ikgadējos monitoringa datus.

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

1.4. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

☐ jaunu darbību

☐ jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību[12]

☒ esošas darbības pagarināšanu

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

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

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

Grozījumu priekšlikuma mērķis ir nodrošināt ražotājiem papildu kārtību attiecībā uz atbilstību CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājiem, vienlaikus saglabājot vispārējo vērienīgumu attiecībā uz ES tiesību aktos noteiktajiem CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājiem.

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

Klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, ko nevar atrisināt, rīkojoties tikai valsts vai vietējā līmenī. Rīcība klimata politikas jomā ir jākoordinē Eiropas mērogā, un ES rīcība ir pamatota saskaņā ar subsidiaritāti. Ņemot vērā nepieciešamību grozīt Regulu (ES) 2019/631, paredzot papildu kārtību attiecībā uz atbilstību CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājiem, šīs iniciatīvas mērķus nevar sasniegt pašas dalībvalstis.

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

Priekšlikuma pamatā ir spēkā esošie tiesību akti, kas pēdējo desmit gadu laikā ir nodrošinājuši ES jaunu vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka CO_2 emisiju pastāvīgu samazinājumu.

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

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

Papildu resursi nav vajadzīgi.

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

Papildu resursi nav vajadzīgi.

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas un finansiālās ietekmes ilgums

☐ **Ierobežots ilgums**

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

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

☒ **Beztermiņa**

– Īstenošana ar uzsākšanas periodu no GGGG. līdz GGGG. gadam,

– pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes

☒ Komisijas īstenota **tieša pārvaldība**:

– ☒ ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās

– ☐ ko veic izpildaģentūras

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

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

– ☐ trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām

– ☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt)

– ☐ Eiropas Investīciju bankai un Eiropas Investīciju fondam

– ☐ Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām

– ☐ publisko tiesību subjektiem

– ☐ privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, ciktāl tiem ir pienācīgas finanšu garantijas

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

– ☐ struktūrām vai personām, kurām saskaņā ar LES V sadaļu uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā

– ☐ struktūrām, kas ir iedibinātas kādā dalībvalstī un ko reglamentē kādas dalībvalsts privāttiesības vai Savienības tiesību akti, un kas ir tādas, kurām saskaņā ar nozaru noteikumiem var uzticēt Savienības līdzekļu vai budžeta garantiju īstenošanu, ciktāl šādas struktūras ir publisko tiesību subjektu vai tādu privāttiesību subjektu kontrolē, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, un ciktāl tām ir kontrolējošo subjektu sniegtas pienācīgas finanšu garantijas solidāras atbildības veidā vai līdzvērtīgas finanšu garantijas, kurām attiecībā uz katru pasākumu var tikt noteikts maksimums, kas atbilst Savienības atbalsta maksimālajai summai

Piezīmes

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

Netiek ieviestas nekādas izmaiņas uzraudzības un ziņošanas noteikumos, jo pašreizējā sistēma ļauj arī uzraudzīt ierosināto papildu nosacījumu piemērošanu.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. Ierosināto budžeta izpildes metožu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums

Ar priekšlikumu netiek īstenota finanšu programma. Pārvaldības režīms, finansējuma apgūšanas mehānismi, maksāšanas kārtība un kontroles stratēģija attiecībā uz kļūdu īpatsvaru nav piemērojami.

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

Šis priekšlikums neattiecas uz izdevumu programmu. Transportlīdzekļu reģistrācijas datu efektīva uzraudzība ir būtiska, lai nodrošinātu juridisko noteiktību tiesību aktu izpildē un vienlīdzīgus konkurences apstākļus dažādiem ražotājiem.

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

Šī iniciatīva nerada jaunas būtiskas kontroles/riskus, uz kuriem neattiektos pastāvošā iekšējās kontroles sistēma. Papildus Finanšu regulas piemērošanai nav paredzēti nekādi citi īpaši pasākumi.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Papildus Finanšu regulas piemērošanai krāpšanas un pārkāpumu novēršanai šajā priekšlikumā paredzēto CO_2 samazināšanas prasību izpildes kārtību papildinās dažādu datu kopu uzraudzība un ziņošana, kā paredzēts Regulā (ES) 2019/631.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

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

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.	Dif./nedif.[13]	no EBTA valstīm[14]	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātēm[15]	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./nedif.	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./nedif.	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ
	[XX.YY.YY.YY]	Dif./nedif.	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

- Jaunveidojamās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

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

[13] Dif. – diferencētās apropriācijas, nedif. – nediferencētās apropriācijas.

[14] EBTA – Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

[15] Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātes no Rietumbalkāniem.

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

– ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

3.2.1.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Nr.	

ĢD: <…….>			Gads	Gads	Gads	Gads	**KOPĀ DFS 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					**0,000**
	Maksājumi	(2a)					**0,000**
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					**0,000**
	Maksājumi	(2b)					**0,000**
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					**0,000**
KOPĀ apropriācijas <…….> **ĢD**	Saistības	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksājumi	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

	Maksājumi	(2b)					**0,000**
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					**0,000**
KOPĀ apropriācijas <……> ĢD	Saistības	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksājumi	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Gads **2024**	Gads **2025**	Gads **2026**	Gads **2027**	**KOPĀ DFS 2021–2027**
KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksājumi	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
KOPĀ apropriācijas <…> IZDEVUMU KATEGORIJĀ daudzgadu finanšu shēmā	Saistības	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksājumi	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Nr.	

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

	Maksājumi	(2b)					**0,000**
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					**0,000**
KOPĀ apropriācijas	Saistības	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
<…….> **ĢD**	Maksājumi	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ĢD: <…….>			Gads **2024**	Gads **2025**	Gads **2026**	Gads **2027**	**KOPĀ DFS 2021–2027**
Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					**0,000**
	Maksājumi	(2a)					**0,000**
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					**0,000**
	Maksājumi	(2b)					**0,000**
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					**0,000**
KOPĀ apropriācijas	Saistības	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
<…….> **ĢD**	Maksājumi	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

KOPĀ apropriācijas <…> IZDEVUMU KATEGORIJĀ	Saistības	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
daudzgadu finanšu shēmā	Maksājumi	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	**7**	"Administratīvie izdevumi"

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

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

KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ	(Saistību summa = maksājumu summa)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

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

3.2.1.2. Apropriācijas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Nr.	

ĢD: <…….>			Gads **2024**	Gads **2025**	Gads **2026**	Gads **2027**	**KOPĀ DFS 2021–2027**
Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					**0,000**
	Maksājumi	(2a)					**0,000**
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					**0,000**
	Maksājumi	(2b)					**0,000**
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					**0,000**
KOPĀ apropriācijas <…….> ĢD	Saistības	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksājumi	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

ĢD: <…….>			Gads	Gads	Gads	Gads	**KOPĀ DFS 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					**0,000**
	Maksājumi	(2a)					**0,000**
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					**0,000**
	Maksājumi	(2b)					**0,000**
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					**0,000**
KOPĀ apropriācijas <…….> ĢD	Saistības	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksājumi	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Gads	Gads	Gads	Gads	**KOPĀ DFS 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksājumi	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
KOPĀ apropriācijas <…> IZDEVUMU KATEGORIJĀ daudzgadu finanšu shēmā	Saistības	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksājumi	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Nr.	

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

Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					**0,000**
	Maksājumi	(2a)					**0,000**
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					**0,000**
	Maksājumi	(2b)					**0,000**
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					**0,000**
KOPĀ apropriācijas <…….> **ĢD**	Saistības	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksājumi	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija	Saistības	(1a)					**0,000**
	Maksājumi	(2a)					**0,000**
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					**0,000**
	Maksājumi	(2b)					**0,000**
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem							
Budžeta pozīcija		(3)					**0,000**
KOPĀ apropriācijas <…….> **ĢD**	Saistības	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksājumi	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

KOPĀ apropriācijas <…> IZDEVUMU KATEGORIJĀ	Saistības	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
daudzgadu finanšu shēmā	Maksājumi	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	**7**	"Administratīvie izdevumi"

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

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

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

• Citi administratīvie izdevumi		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
KOPĀ <…….> ĢD	Apropriācijas	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ	(Saistību summa = maksājumu summa)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

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

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

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus ⇩			**2024.** gads		**2025.** gads		**2026.** gads		**2027.** gads		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)						**KOPĀ**	
	IZNĀKUMI																	
	Veids [16]	Vidējais izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Kopējais daudzums	Kopējās izmaksas
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1[17]…																		
– Iznākums																		

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

[17] Kā aprakstīts 1.3.2. punktā "Konkrētie mērķi".

– Iznākums																		
– Iznākums																		
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 1																		
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 …																		
– Iznākums																		
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 2																		
KOPSUMMAS																		

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

– ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

3.2.3.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta

APSTIPRINĀTĀS APROPRIĀCIJAS	Gads **2024**	Gads **2025**	Gads **2026**	Gads **2027**	**KOPĀ 2021–2027**
7. IZDEVUMU KATEGORIJA					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Citi administratīvie izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Starpsumma – 7. IZDEVUMU KATEGORIJA	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pārējie administratīvie izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Starpsumma – ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
KOPĀ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Apropriācijas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem

ĀRĒJIE PIEŠĶIRTIE IEŅĒMUMI	Gads **2024**	Gads **2025**	Gads **2026**	Gads **2027**	**KOPĀ 2021–2027**
7. IZDEVUMU KATEGORIJA					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Citi administratīvie izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Starpsumma – 7. IZDEVUMU KATEGORIJA	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pārējie administratīvie izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Starpsumma – ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
KOPĀ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Kopējās apropriācijas

KOPĀ APSTIPRINĀTĀS APROPRIĀCIJAS + ĀRĒJIE PIEŠĶIRTIE IEŅĒMUMI	Gads **2024**	Gads **2025**	Gads **2026**	Gads **2027**	**KOPĀ 2021–2027**
7. IZDEVUMU KATEGORIJA					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Citi administratīvie izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Starpsumma – 7. IZDEVUMU KATEGORIJA	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS					
Cilvēkresursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pārējie administratīvie izdevumi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Starpsumma – ārpus 7. IZDEVUMU	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

KATEGORIJAS					
KOPĀ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

3.2.4. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

– ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

3.2.4.1. Finansētas no apstiprinātā budžeta

Aplēse izsakāma pilnslodzes ekvivalenta vienībās

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

3.2.4.2. Finansētas no ārējiem piešķirtajiem ieņēmumiem

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

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

3.2.4.3. Kopējās cilvēkresursu vajadzības

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

Priekšlikuma īstenošanai nepieciešamais personāls (pilnslodzes ekvivalenta vienībās):

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

(*CA, SNE, INT*)				

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

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

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

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

Apropriācijas 1.–6. izdevumu kategorijā būtu jāatspoguļo kā "Politikas IT izdevumi darbības programmām". Šie izdevumi attiecas uz darbības budžetu, kas izmantojams, lai atkārtoti izmantotu/pirktu/izstrādātu IT platformas/instrumentus, kas ir tieši saistīti ar iniciatīvas īstenošanu, un uz saistītajām investīcijām (tādām kā licences, pētījumi, datu glabāšana utt.). Tabulā sniegtajai informācijai būtu jāatbilst 4. iedaļā "Digitālā dimensija" sniegtajai informācijai.

KOPĀ digitālās un IT apropriācijas	Gads **2024**	Gads **2025**	Gads **2026**	Gads **2027**	**KOPĀ DFS 2021–2027**
7. IZDEVUMU KATEGORIJA					
IT izdevumi (korporatīvie)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Starpsumma – 7. IZDEVUMU KATEGORIJA	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS					
IT izdevumi politikas darbības programmu atbalstam	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Starpsumma – ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
KOPĀ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikuma/iniciatīvas finansēšanai:

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

Papildu resursi nav vajadzīgi. Iniciatīvu turpinās pārvaldīt pašreizējā komanda.

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

Neattiecas

– ☐ jāpārskata DFS

Neattiecas

3.2.7. Trešo personu iemaksas

Priekšlikuma/iniciatīvas finansēšanai:

– ☒ nav paredzēts trešo personu līdzfinansējums

– ☐ ir paredzēts trešo personu līdzfinansējums atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2024. gads	**2025.** gads	**2026.** gads	**2027.** gads	Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru					
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas					

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

– ☒ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.

– ☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:

– ☐ pašu resursus

– ☐ citus ieņēmumus

– ☐ atzīmējiet, ja ieņēmumi tiek piešķirti izdevumu pozīcijām

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta ieņēmumu pozīcija:	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme[18]			
		2024. gads	**2025.** gads	**2026.** gads	**2027.** gads
…….. pants					

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Neattiecas

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

Neattiecas

4. DIGITĀLĀ DIMENSIJA

Priekšlikums neietver digitālo dimensiju, izņemot attiecībā uz ražojumu datubāzi saistībā ar transportlīdzekļu marķēšanu.

4.1. Digitālās vajadzības

Šajā regulā nav ietvertas papildu prasības digitālajā jomā attiecībā uz CO_2 emisiju uzraudzību un ziņošanu. Piemēro Regulas (ES) 2019/631 noteikumus. Ar priekšlikumu tiek

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

ieviestas vairākas elastības iespējas, lai ražotāji varētu sasniegt CO_2 emisiju mērķrādītājus, un tās nav saistītas ar digitālu ietekmi vai īstenošanas uzlabošanu, izmantojot digitālos rīkus.

Attiecībā uz transportlīdzekļu marķēšanu ar 15.a panta 3. punktu ievieš digitālu vajadzību prasību, nosakot, ka jāizveido ražojumu datubāze par transportlīdzekļu marķēšanu, lai sabiedrībai nodrošinātu informāciju saistībā ar tirgū laisto transportlīdzekļu modeļu marķēšanu. Paredzams, ka šo datubāzi izveidos Komisija, ietverot tajā datus, ko transportlīdzekļu ražotāji padara pieejamus par transportlīdzekļu modeļiem, kurus tie laiž tirgū, un ka tā būs pieejama plašai sabiedrībai, aizstājot pašreizējo prasību katrai dalībvalstij nodrošināt rokasgrāmatas papīra formātā. Šī attīstība ietver reģistru pārvaldību, datu vākšanu, paziņojumu sniegšanu un datubāzes pieejamības nodrošināšanu plašai sabiedrībai.

4.2. Dati

Attiecībā uz ražojumu datubāzi par transportlīdzekļu marķēšanu paredzams, ka datubāzē ievadāmie dati sniegs informāciju par tirgū laisto transportlīdzekļu modeļu sniegumu klimata un energoefektivitātes jomā. Paredzams, ka ražotāji sniegs datus, pamatojoties uz to transportlīdzekļu oficiālo dokumentāciju, kurus tie laiž tirgū, apkopotā veidā (tādējādi samazinot slogu, jo informācija par atsevišķiem transportlīdzekļiem tiek apkopota līdz transportlīdzekļu modeļu līmenim) un tikai vienu reizi par katru tirgū laistu transportlīdzekļa modeli. Šī apkopotā informācija sniedz potenciālajiem transportlīdzekļu pircējiem papildu informāciju, kas ir būtiska, lai saprastu, kāds snieguma diapazons ir sagaidāms konkrētam transportlīdzekļa modelim, un lai varētu salīdzināt informāciju starp modeļiem.

4.3. Digitālie risinājumi

Paredzams, ka ražojumu datubāze par transportlīdzekļu marķēšanu saņems un uzglabās informāciju un darīs to pieejamu plašai sabiedrībai ar funkcijām, kas ļauj meklēt un salīdzināt transportlīdzekļu modeļus, lai veicinātu uz informāciju balstītu iegādes lēmumu pieņemšanu. Lai izveidotu datubāzi, būtu iespējams atkārtoti izmantot dažas funkcijas no Eiropas ražojumu energomarķējuma reģistra (*EPREL*). Pašlaik nav iecerēts izmantot mākslīgo intelektu.

4.4. Sadarbspējas novērtējums

Neattiecas

4.5. Digitālās īstenošanas atbalsta pasākumi

Ar priekšlikumu tiek ieviestas vairākas elastības iespējas, lai ražotāji varētu sasniegt CO_2 emisiju mērķrādītājus. Tām nav digitālas ietekmes, un tās neparedz īstenošanas uzlabošanu, izmantojot digitālus rīkus.

Komisijai būs jāizstrādā ražojumu datubāze par transportlīdzekļu marķēšanu, vajadzības gadījumā izmantojot iekšējās IT spējas vai piesaistot darbuzņēmējus un pēc iespējas atkārtoti izmantojot esošo pieredzi, tostarp *EPREL* datubāzes izstrādē gūto pieredzi. Priekšlikumā paredzēts, ka datubāzi dara pieejamu ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc regulas stāšanās spēkā, un šajā periodā būtu jāiekļauj testēšanas posms, kurā iesaistītas ieinteresētās personas (transportlīdzekļu ražotāji). Tiklīdz datubāze būs pieejama, tiek sagaidīts, ka

ražotāji tajā ievadīs vajadzīgo informāciju. Priekšlikumā ir paredzēta arī iespēja pieņemt īstenošanas aktus, lai precizētu ražojumu datubāzes darbības datus, ja tas šķiet nepieciešams.