Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

P9_TA(2022)0234

CO_2 emisiju standarti vieglajiem automobiļiem un furgoniem ***I

Eiropas Parlamenta 2022. gada 8. jūnijā pieņemtie grozījumi priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza, lai stiprinātu CO_2 emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vērienīgākajiem mērķiem klimata jomā (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)) [1]

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

(2022/C 493/25)

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums

1. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(1) Parīzes nolīgums, kas pieņemts 2015. gada decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*), stājās spēkā 2016. gada novembrī ("Parīzes nolīgums"). Tā Puses ir vienojušās ierobežot globālo vidējās temperatūras pieaugumu krietni zem 2 °C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni.	(1) Parīzes nolīgums, kas pieņemts 2015. gada decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*), stājās spēkā 2016. gada novembrī ("Parīzes nolīgums"). Tā Puses ir vienojušās ierobežot globālo vidējās temperatūras pieaugumu krietni zem 2 °C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. ***Pieņemot Glāzgovas klimata paktu 2021. gada novembrī, tā Puses atzina, ka, saglabājot pasaules vidējās temperatūras pieaugumu līdz 1,5 °C virs pirmsrūpniecības laikmeta līmeņa, ievērojami samazināsies klimata pārmaiņu riski un ietekme, un apņēmās līdz 2022. gada beigām pastiprināt savus 2030. gada mērķrādītājus, lai šajā kritiskajā desmitgadē paātrinātu rīcību klimata jomā un, pieņemot 1,5 °C mērķrādītāju, panāktu klimata ieceru vērienīgumu.***

[1] Jautājums tika nodots atpakaļ atbildīgajai komitejai starpiestāžu sarunām saskaņā ar 59. panta 4. punkta ceturto daļu (A9-0150/2022).

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums

2. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(2) Klimata un vides problēmu risināšana un Parīzes nolīguma mērķu sasniegšana ir pamatā paziņojumam "Eiropas zaļais kurss", ko Komisija pieņēma 2019. gada 11. decembrī ([23]). Eiropas zaļā kursa nepieciešamība un nozīme ir tikai pieaugusi, ņemot vērā ļoti smago Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labbūtību.	(2) Klimata un vides problēmu risināšana un Parīzes nolīguma mērķu sasniegšana ir pamatā paziņojumam "Eiropas zaļais kurss", ko Komisija pieņēma 2019. gada 11. decembrī ([23]). Eiropas ***Parlaments savā 2020. gada 15. janvāra rezolūcijā par Eiropas zaļo kursu aicināja veikt nepieciešamo pāreju uz klimatneitrālu sabiedrību vēlākais līdz 2050. gadam un savā 2019. gada 28. novembra rezolūcijā par ārkārtas situāciju klimata un vides jomā pasludināja ārkārtas situāciju. Eiropas*** zaļā kursa nepieciešamība un nozīme ir tikai pieaugusi, ņemot vērā ļoti smago Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labbūtību.

([23]) Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums "Eiropas zaļais kurss", COM(2019)0640.

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums

3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(3) ***Eiropas zaļais kurss apvieno visaptverošu savstarpēji pastiprinošu pasākumu un iniciatīvu kopumu, kuru*** mērķis ir līdz 2050. gadam ***ES panākt klimatneitralitāti, un tajā ir izklāstīta jauna*** izaugsmes ***stratēģija***, kuras ***mērķis*** ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, ***kurā ekonomikas izaugsme ir atsaistīta no resursu izmantošanas***. Tā mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt Savienības dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Tajā pašā laikā šī pārkārtošanās atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši ietekmē dažas neizdevīgā stāvoklī esošas grupas, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēkus, personas ar invaliditāti ***un*** personas ar rasu vai etnisko piederību minoritātei. Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša, nevienu neatstājot novārtā.	(3) ***ES*** mērķis ir līdz 2050. gadam ***nākt klajā ar jaunu*** izaugsmes ***stratēģiju***, kuras ***centrā*** ir ***vēlme*** pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku ***ar dinamiskām nozarēm***, ***kas ir pasaules līderes attiecīgajos segmentos un globālās inovācijas virzītājspēki, un vienlaikus nodrošināt augsti apmaksātas kvalitatīvas darbvietas Savienībā***. Tā mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt Savienības dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. ***Šajā jomā 8. vides rīcības programmā, kura tiks īstenota līdz 2030. gadam, ir noteikts mērķis paātrināt zaļo pārkārtošanos uz klimatneitrālu, ilgtspējīgu, netoksisku, resursefektīvu, atjaunīgajā enerģijā balstītu, elastīgu un konkurētspējīgu aprites ekonomiku taisnīgā, godīgā un iekļaujošā veidā, kā arī aizsargāt, atjaunot un uzlabot vides stāvokli un atbalstīt pasākumu un iniciatīvu kopumu, kas izsludināts saskaņā ar Eiropas zaļo kursu, un balstīties uz to.*** Tajā pašā laikā šī pārkārtošanās atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši ietekmē dažas neizdevīgā stāvoklī esošas ***un mazaizsargātas*** grupas, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēkus, personas ar invaliditāti, personas ar rasu vai etnisko piederību minoritātei ***un personas un mājsaimniecības ar zemiem vai zemākiem par vidējiem ienākumiem. Turklāt pārkārtošanās atšķirīgi ietekmēs Savienības reģionus, jo īpaši strukturāli nelabvēlīgā situācijā esošus, perifērus un tālākos reģionus.*** Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša, nevienu neatstājot novārtā.

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums

5. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(5) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) ***[–]*** [24] ir noteikts mērķis līdz 2050. gadam ***panākt visas ekonomikas mēroga klimatneitralitāti***. Minētā regula arī nosaka ***saistošas*** Savienības iekšējās samazināšanas ***saistības attiecībā uz*** siltumnīcefekta gāzu neto ***emisijām*** (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas)***, proti,*** vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni līdz 2030. gadam.	(5) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) ***2021/1119*** [24] ir noteikts mērķis ***vēlākais*** līdz 2050. gadam ***samazināt emisijas līdz nulles līmenim un mērķis turpmākajos tiesību aktos nostiprināt negatīvu emisiju bilanci***. Minētā regula arī nosaka ***saistošu*** Savienības iekšējās samazināšanas ***vidēja termiņa klimata mērķi, kas paredz*** siltumnīcefekta gāzu neto ***emisijas*** (***t. i.*** emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas) ***samazināt*** vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni līdz 2030. gadam.
[24] Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) (2021. gada […]), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza ***Regulu*** (ES) 2018/1999 (Eiropas Klimata akts), ***[OV*** L, …/… .].	[24] Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) ***2021/1119*** (2021. gada ***30***. ***jūnijs***), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza ***Regulas (EK) Nr. 401/2009 un*** (ES) 2018/1999 (Eiropas Klimata akts), ***(OV*** L ***243***, ***9.7.2021., 1***. ***lpp.)***.

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums

6. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(6) visām ekonomikas nozarēm, tostarp autotransporta nozarei, ir jāsekmē šāds emisiju samazinājuma sasniegšana.	(6) visām ekonomikas nozarēm, tostarp autotransporta nozarei, ir jāsekmē šāds emisiju samazinājuma sasniegšana. ***Transporta nozare ir vienīgā nozare, kurā emisijas kopš 1990. gada ir pieaugušas. Tas attiecas arī uz autotransportu — mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļi kopā rada vairāk nekā 70 % no kopējām transporta emisijām.***

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums

6.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(6a) Ir svarīgi, lai individuālā mobilitāte arī turpmāk būtu pieejama un cenas ziņā pieņemama visiem, jo īpaši svārstsatiksmes dalībniekiem, kuri ikdienā pārvietojas bez iespējas izmantot kvalitatīvu sabiedrisko transportu vai citus mobilitātes risinājumus.

Grozījums Nr. 7

Regulas priekšlikums

6.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(6b) ANO 2021. gada klimata pārmaiņu konferencē Glāzgovā (AK), kas pazīstamā kā COP 26, tika pieņemta apņemšanās paātrināt globālo pāreju uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Tajā arī pauda apņemšanos nodrošināt, ka pāreja būs taisnīga un ilgtspējīga, lai neviens reģions un neviena kopiena netiktu atstāta novārtā, un uzsvēra, ka ir svarīgi nodrošināt darbaspēka taisnīgu pārkārtošanos un pienācīgas kvalitātes darbvietu radīšanu.

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums

7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(7) Šajā regulā noteiktie pasākumi ir nepieciešami kā daļa no saskaņotas un konsekventas sistēmas, kas ir nepieciešama, lai sasniegtu Savienības vispārējo mērķi samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas.	(7) Šajā regulā noteiktie pasākumi ir nepieciešami kā daļa no saskaņotas un konsekventas sistēmas, kas ir nepieciešama, lai sasniegtu Savienības vispārējo mērķi samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas***, kā arī samazināt Savienības atkarību no importētā fosilā kurināmā (tostarp naftas importa, kam tikai 2018. gadā vien tika tērēti 227,5 miljardi EUR), kas joprojām ir galvenais enerģijas veids, kuru patērē vieglie automobiļi un furgoni (94 %). Ir svarīgi, lai virzībā uz pakāpenisku naftas patēriņa samazināšanu, atsakoties no vienas atkarības, neiegūtu kādu citu. Tāpat Eiropas rūpniecības turpmākās dzīvotspējas nodrošināšanai un Savienības stratēģiskās autonomijas stiprināšanai ir svarīgi, lai Komisija sadarbotos ar dalībvalstīm un rūpniecības pārstāvjiem nolūkā nodrošināt to stratēģisko materiālu un retzemju metālu piegādes ķēdi, kas vajadzīgi bezoglekļa un mazoglekļa tehnoloģijām.***

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums

7.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(7a) Lai arī šīs regulas pārskatīšana atbilst centieniem sasniegt vides mērķus, proti, panākt autotransporta dekarbonizāciju, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām, tajā būtu jāņem vērā arī šā procesa nozīmīgās rūpnieciskās un sociālās sekas, lai varētu nodrošināt nodarbinātību un visiem pieejamu mobilitāti.

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums

8. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(8) Lai līdz 2030. gadam panāktu siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, ir jāpastiprina to samazināšanas prasības, kas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/631 ([25]) noteiktas gan vieglajiem pasažieru automobiļiem, gan vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Ir arī nepārprotami jānosaka virzība uz turpmākiem samazinājumiem pēc 2030. gada, kas palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi. Bez vērienīgas rīcības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai autotransporta nozarē lielāki emisiju samazinājumi būtu vajadzīgi citās nozarēs, tostarp nozarēs, kurās dekarbonizācija ir sarežģītāka.	(8) Lai līdz 2030. gadam panāktu siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu ***un nodrošinātu skaidru virzību uz šo mērķrādītāju, kā arī sekmētu vajadzīgos emisiju samazinājumus pirms 2030. gada***, ir jāpastiprina to samazināšanas prasības, kas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/631 ([25]) noteiktas gan vieglajiem pasažieru automobiļiem, gan vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Ir arī nepārprotami jānosaka virzība uz turpmākiem samazinājumiem pēc 2030. gada, kas palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi. ***Lai sasniegtu šo mērķi, būs jāsamazina emisijas transporta nozarē par aptuveni 90 % saskaņā ar resursefektīvāko scenāriju, ņemot vērā to, ka pašlaik siltumnīcefekta gāzu emisijas pieaug tikai transporta nozarē. Vienlaikus ir ārkārtīgi svarīgi, lai Savienības papildinošie tiesību akti, tādi kā Direktīva (ES) 2018/2001 ([25a]), nodrošinātu atjaunīgo energoresursu enerģijas ātru ieviešanu un tā rezultātā Savienības autoparku varētu darbināt ar papildu atjaunīgo elektroenerģiju.*** Bez vērienīgas rīcības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai autotransporta nozarē lielāki emisiju samazinājumi būtu vajadzīgi citās nozarēs, tostarp nozarēs, kurās dekarbonizācija ir sarežģītāka. ***Īstenojot digitālo un zaļo pārkārtošanos, būtu jāņem vērā arī sociālās dimensijas nozīme visiem pieejamas mobilitātes nodrošināšanā, tostarp enerģijas nodokļu ietekme uz pieņemamību cenas ziņā, augstāku enerģijas cenu tiešā un netiešā ietekme uz transportu dažādos Savienības reģionos, kā arī sekas rūpniecībai, lai nodrošinātu nodarbinātību un nozares konkurētspēju.***

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

([25a]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums

8.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(8a) Jaunākie pētījumi liecina, ka iegādes īpašumā kopējo izmaksu ziņā akumulatoru elektrotransportlīdzekļi jau ir konkurētspējīgi ar parastajiem automobiļiem vairākos automobiļu tirgus segmentos. Paaugstinātie CO_2 standarti vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem paātrinās akumulatoru elektrotransportlīdzekļu iegādes īpašumā kopējo izmaksu samazināšanos, tos padarot visām patērētāju grupām Savienībā pievilcīgākus par transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar iekšdedzes dzinējiem. Vērienīgāki CO_2 standarti vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem laikposmā no 2025. līdz 2030. gadam paātrinās arī lietotu automobiļu tirgus dekarbonizāciju visos automobiļu segmentos, sniedzot lielāku labumu patērētājiem ar zemiem un vidējiem ienākumiem.

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums

9. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(9) Pastiprinātajām CO_2 emisiju samazināšanas prasībām būtu jāstimulē arvien lielāks bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars Savienības tirgū, vienlaikus nodrošinot ieguvumus patērētājiem un iedzīvotājiem gaisa kvalitātes un enerģijas ietaupījumu ziņā, kā arī nodrošinot inovācijas saglabāšanu autobūves vērtības ķēdē. Raugoties pasaules mērogā, arī ES autobūves ķēdei jābūt vadošam dalībniekam notiekošajā pārejā uz bezemisiju mobilitāti. Šie stingrākie CO_2 emisiju samazināšanas standarti ir tehnoloģiski neitrāli attiecībā uz tajos noteikto visa autoparka mērķrādītāju sasniegšanu. Lai sasniegtu nulles emisiju autoparka mērķrādītāju, ir un joprojām būs pieejamas dažādas tehnoloģijas. Bezemisiju transportlīdzekļi pašlaik ietver akumulatoru elektrotransportlīdzekļus, degvielas elementa un citus ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, ***un*** tehnoloģiskas inovācijas turpinās. Sava loma pārejas procesā arī turpmāk var būt bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, kas ietver arī labi funkcionējošus no elektrotīkla uzlādējamus hibrīdelektriskus transportlīdzekļus.	(9) Pastiprinātajām CO_2 emisiju samazināšanas prasībām būtu jāstimulē arvien lielāks bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars Savienības tirgū, vienlaikus nodrošinot ieguvumus patērētājiem un iedzīvotājiem gaisa kvalitātes un ***saistīto*** enerģijas ietaupījumu ziņā, kā arī ***stiprinot enerģētisko drošību un efektivitāti un*** nodrošinot inovācijas saglabāšanu autobūves vērtības ķēdē. Raugoties pasaules mērogā, arī ES autobūves ķēdei jābūt vadošam dalībniekam notiekošajā pārejā uz bezemisiju mobilitāti. Šie stingrākie CO_2 emisiju samazināšanas standarti ir tehnoloģiski neitrāli attiecībā uz tajos noteikto visa autoparka mērķrādītāju sasniegšanu. Lai sasniegtu nulles emisiju autoparka mērķrādītāju, ir un joprojām būs pieejamas dažādas tehnoloģijas. Bezemisiju transportlīdzekļi pašlaik ietver akumulatoru elektrotransportlīdzekļus, degvielas elementa un citus ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, ***taču*** tehnoloģiskas inovācijas turpinās. Sava loma pārejas procesā arī turpmāk var būt bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, kas ietver arī labi funkcionējošus no elektrotīkla uzlādējamus hibrīdelektriskus transportlīdzekļus***, kamēr vien tiek garantēti precīzi un pilnīgi dati par šāda tipa transportlīdzekļu emisiju rādītājiem***.

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums

10.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(10a) Tehnoloģiskā inovācija ir priekšnoteikums mobilitātes dekarbonizācijai Savienībā, tāpēc tā būtu jāatbalsta. Ņemot vērā pieaugošo starptautisko konkurenci, Savienībai un dalībvalstīm būtu jāturpina centieni pētīt un pilnveidot iniciatīvas, kas veicina sinerģiju šajā nozarē, piemēram, Eiropas Akumulatoru aliansi, un jāatbalsta publiskie un privātie ieguldījumi Eiropas pētniecībā un inovācijā autobūves jomā. Tādā veidā vajadzētu censties saglabāt Eiropas vadošo pozīcijas tehnoloģiju jomā šajā nozarē, attīstīt Savienības nākotnes tehnoloģiju rūpniecisko izcilību un nodrošināt tās rūpnieciskās bāzes ilgtspēju un konkurētspēju ilgtermiņā.

Grozījums Nr. 15

Regulas priekšlikums

10.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(10b) Dažas dalībvalstis ir paziņojušas par plāniem paātrināt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, nosakot pakāpeniskas attiekšanās no tādiem jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem datumu, kas to teritorijā laisti tirgū pirms Savienības līmenī noteiktā datuma. Komisijai būtu jāapzina iespējas, kā atvieglot dalībvalstu pāreju uz mazas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļiem saskaņā ar šiem plāniem.

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums

10.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(10c) Būtu jādod ražotājiem iespēja pieņemt investīciju lēmumus, pamatojoties uz skaidriem regulatīvajiem signāliem. Šādu signālu neesamība varētu radīt risku, ka Savienības autobūves nozare zaudē gan konkurētspēju un tehnoloģisko līderību, jo ātri neveic vajadzīgās investīcijas, gan savu tirgus daļu pasaules un iekšzemes tirgū.

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 17

Regulas priekšlikums

10.d apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(10d) Sociālā dialoga stiprināšanai autobūves nozarē ir izšķiroša nozīme sarunās par teritoriālajiem taisnīgas pārkārtošanās plāniem un valsts sociālajiem klimata plāniem un to pieņemšanā ražotāju, reģionālā un nozaru līmenī. Ir ļoti svarīgi nodrošināt darbaspēka pārveidi konkrētā ģeogrāfiskajā apgabalā un veidā, kas atbilst reģiona iespējām.

Grozījums Nr. 18

Regulas priekšlikums

11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(11) Pārskatīto CO_2 emisiju standartu mērķrādītāji būtu jāpapildina ar Eiropas stratēģiju to problēmu risināšanai, ko rada bezemisiju transportlīdzekļu ražošanas un ar tiem saistīto tehnoloģiju izvēršana, vajadzība uzlabot nozares darba ņēmēju prasmes un nodrošināt to pārkvalificēšanos, kā arī dažādot ekonomiku un pārorientēt darbības. Attiecīgā gadījumā finansiālais atbalsts būtu ***jāapsver*** ES un dalībvalstu līmenī, lai piesaistītu privātās investīcijas, tostarp izmantojot Eiropas Sociālo fondu Plus, Taisnīgas pārkārtošanās fondu, Inovāciju fondu, Atveseļošanas un noturības mehānismu un citus daudzgadu finanšu shēmas un Next Generation EU instrumentus saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem. Pārskatītie noteikumi par valsts atbalstu vides un enerģētikas jomā ļaus dalībvalstīm atbalstīt uzņēmumus, lai tie dekarbonizētu savus ražošanas procesus un ieviestu videi draudzīgākas tehnoloģijas saistībā ar jauno industriālo stratēģiju.	(11) Pārskatīto CO_2 emisiju standartu mērķrādītāji būtu jāpapildina ar Eiropas stratēģiju to problēmu risināšanai, ko rada bezemisiju transportlīdzekļu ražošanas un ar tiem saistīto tehnoloģiju izvēršana, ***ņemot vērā katras dalībvalsts īpatnības,*** vajadzība uzlabot nozares darba ņēmēju prasmes un nodrošināt to pārkvalificēšanos, kā arī dažādot ekonomiku un pārorientēt darbības***, tajā pašā laikā saglabājot nodarbinātības līmeni Savienības autobūves nozarē. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš šādas pārkārtošanās ietekmei uz mikrouzņēmumiem un MVU visā piegādes ķēdē.*** Attiecīgā gadījumā finansiālais atbalsts būtu ***jāpiešķir*** ES un dalībvalstu līmenī, lai piesaistītu privātās investīcijas, tostarp izmantojot Eiropas Sociālo fondu Plus, Taisnīgas pārkārtošanās fondu, Inovāciju fondu, ***Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Kohēzijas fondu,*** Atveseļošanas un noturības mehānismu un citus daudzgadu finanšu shēmas un Next Generation EU instrumentus saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem***. Turklāt Savienības līmenī būtu vajadzīgs arī īpašs finansējums autobūves nozares pārkārtošanai, lai galvenokārt novērstu negatīvo ietekmi uz nodarbinātību.*** Pārskatītie noteikumi par valsts atbalstu vides un enerģētikas jomā ļaus dalībvalstīm atbalstīt uzņēmumus, lai tie dekarbonizētu savus ražošanas procesus un ieviestu videi draudzīgākas tehnoloģijas saistībā ar jauno industriālo stratēģiju.

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 19

Regulas priekšlikums

12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(12) Atjauninātajā jaunajā industriālajā stratēģijā ***(26)*** ir paredzēts partnerībā ar nozari, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām kopīgi radīt zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus. Šajā kontekstā būtu jāizstrādā pārkārtošanās ceļš, lai mobilitātes ekosistēma varētu papildināt autobūves vērtību ķēdes pārkārtošanos. Šādā pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība būtu jāpievērš MVU autobūves piegādes ķēdē, konsultācijām ar sociālajiem partneriem, tostarp dalībvalstīm, un tam būtu jābalstās arī uz Prasmju programmu Eiropai, piemēram tās Prasmju pilnveides pakta iniciatīvu, lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai, ņemot vērā zaļo un digitālo pārkārtošanos. Šādā ceļā būtu jāpievēršas arī Eiropas un valstu līmenī veiktām atbilstīgām darbībām un stimuliem, lai veicinātu bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā. Progress, kas panākts šajā visaptverošajā pārkārtošanās procesā attiecībā uz mobilitātes ekosistēmu, būtu jāuzrauga, Komisijai reizi ***divos gados*** sniedzot progresa ziņojuma, kurā cita starpā vērtē progresu bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanā, to cenu attīstību, alternatīvo degvielu izstrādi un infrastruktūras izvēršanu, kā prasīts Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulā, inovatīvu tehnoloģiju potenciālu panākt klimatneitrālu mobilitāti, starptautisko konkurētspēju, investīcijas autobūves vērtību ķēdē, darba ņēmēju prasmju pilnveidi un pārkvalifikāciju un darbību pārkārtošanu. Progresa ziņojuma pamatā būs arī ***divu gadu*** progresa ziņojumi, ko dalībvalstis iesniedz saskaņā ar Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulu. Sagatavojot progresa ziņojumu, Komisijai būtu jāapspriežas ar sociālajiem partneriem, tostarp jāņem vērā sociālā dialoga rezultāti. Inovācijas autobūves piegādes ķēdē turpinās. Ja tiks turpināta inovatīvu tehnoloģiju, piemēram, elektrodegvielas ražošana ar gaisa uztveršanu, izstrāde, tas varētu sniegt klimatneitrālas mobilitātes iespējas par pieņemamu cenu. Tādēļ Komisijai savā progresa ziņojumā būtu jāseko līdzi tam, kā nozarē notiek inovācijas.	(12) Atjauninātajā jaunajā industriālajā stratēģijā ***(26)*** ir paredzēts partnerībā ar nozari, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām kopīgi radīt zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus. Šajā kontekstā būtu jāizstrādā pārkārtošanās ceļš, lai mobilitātes ekosistēma varētu papildināt autobūves vērtību ķēdes pārkārtošanos***, pilnīgi pārredzami un konsultējoties ar visām iesaistītajām pusēm, kā arī apsverot īpaša foruma izveidi, lai īstenotu sociālo dialogu autobūves nozarē***. Šādā pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība būtu jāpievērš MVU***, tostarp mikrouzņēmumiem,*** autobūves piegādes ķēdē, konsultācijām ar sociālajiem partneriem, tostarp dalībvalstīm, un tam būtu jābalstās arī ***uz Padomes ieteikumu par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti, un*** uz Prasmju programmu Eiropai, piemēram tās Prasmju pilnveides pakta iniciatīvu, lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai, ņemot vērā zaļo un digitālo pārkārtošanos. Šādā ceļā būtu jāpievēršas arī Eiropas un valstu līmenī veiktām atbilstīgām darbībām un stimuliem, lai veicinātu bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā ***un ilgtspēju. Tāpat būtu jāpievēršas nozīmei, kas šādā pārkārtošanās ceļā var būt publiskajam iepirkumam, tādēļ Komisijai būtu jāapsver iespēja pārskatīt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/1161 (26a), lai nodrošinātu tās saskaņošanu ar Regulas (ES) 2019/631 mērķiem.*** Progress, kas panākts šajā visaptverošajā pārkārtošanās procesā attiecībā uz mobilitātes ekosistēmu, būtu jāuzrauga, Komisijai reizi ***gadā*** sniedzot progresa ziņojuma, kurā cita starpā vērtē progresu bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanā, to cenu attīstību ***un energopatēriņu, ietekmi uz patērētājiem***, alternatīvo degvielu izstrādi un infrastruktūras izvēršanu, kā prasīts Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulā, ***atjaunīgās enerģijas daļas paplašināšanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001 (26b), kā noteikts Atjaunojamo energoresursu direktīvā,*** inovatīvu tehnoloģiju potenciālu

(26) Komisijas Paziņojums — 2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai, COM(2021)0350, 2021. gada 5. maijs.

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	panākt klimatneitrālu mobilitāti, starptautiskokonkurētspēju, investīcijas autobūves vērtību ķēdē, darba ņēmēju prasmju pilnveidi un pārkvalifikāciju un darbību pārkārtošanu***, īpaši reģionos, kuros ir augsts to darbvietu īpatsvars, kas saistītas ar autotransporta nozares vērtību ķēdi, un emisijas, kas saistītas ar vieglo transportlīdzekļu vecumu, vienlaikus apsverot darbības, kas vērstas uz vienlaicīgu, sociāli taisnīgu un vidi saudzējošu atteikšanos no vecu transportlīdzekļu izmantošanas***. Progresa ziņojuma pamatā būs arī progresa ziņojumi, ko dalībvalstis iesniedz saskaņā ar Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulu. Sagatavojot progresa ziņojumu, Komisijai būtu jāapspriežas ar sociālajiem partneriem, tostarp jāņem vērā sociālā dialoga rezultāti. ***Komisijai būtu jāapspriežas arī ar plašu neatkarīgu ekspertu, ieinteresēto personu un valsts un reģionālo pārvaldes iestāžu loku, lai nodrošinātu visaptverošu zināšanu bāzi.*** Inovācijas autobūves piegādes ķēdē turpinās. Ja tiks turpināta inovatīvu tehnoloģiju, piemēram, elektrodegvielas ražošana ar gaisa uztveršanu ***un ūdeņraža automobiļi ar ūdeņraža uzglabāšanas automobilī sistēmas tehnoloģiju***, izstrāde, tas varētu sniegt klimatneitrālas mobilitātes iespējas par pieņemamu cenu. Tādēļ Komisijai savā progresa ziņojumā būtu jāseko līdzi tam, kā nozarē notiek inovācijas.

(26) Komisijas Paziņojums — 2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai, COM(2021)0350, 2021. gada 5. maijs.

(26a) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (OV L 188, 12.7.2019., 116. lpp.).

(26b) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums

12.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(12a) Lai gan šī regula attiecas tikai uz jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, ir svarīgi to iekļaut visaptverošākā Savienības rīcības plānā pašreizējā autoparka dekarbonizācijai, lai saudzētu vidi un iedzīvotāju veselību visās dalībvalstīs. Pašreizējais autoparks vēl ilgi būs vides mērķrādītājus pasliktinošs faktors, jo autoparka atjaunošana norit lēni. Turklāt pašreizējais lietotu piesārņojošo transportlīdzekļu tirgus Centrāleiropā un Austrumeiropā rada risku, ka piesārņojums var tikt novirzīts uz Savienības ekonomiski mazāk attīstītajiem reģioniem. Vērienīgo klimata mērķu sasniegšanai līdz 2050. gadam ir vienlīdz svarīga nozīme kā visu Savienības iedzīvotāju tiesībām uz tīrāku gaisu. Lai ātrāk samazinātu pašreizējā autoparka radītās emisijas, ir ārkārtīgi svarīgi, ka Komisija bez kavēšanās ierosina likumdošanas pasākumus, ar kuriem izveido modernizēšanai labvēlīgu sistēmu un veicina pašreiz pieejamo CO_2 emisijas mazinošo tehnoloģiju, piemēram, mazoglekļa degvielu vai energotaupīgāka apgaismojuma, izmantošanu, paātrina kravu un pasažieru pārvadājumu pārvirzīšanu uz citiem transporta veidiem un veicina vidi saudzējošākus mobilitātes ieradumus, piemēram, automobiļu koplietošanu, videi nekaitīgu mobilitāti un sabiedrisko transportu pilsētās, kā arī novērš iespējamos autobūves nozares oglekļa emisiju pārvirzes riskus Savienībā.

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 21

Regulas priekšlikums

12.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(12b) Lai nodrošinātu saskaņotību ar jauno Savienības klimata mērķrādītāju 2030. gadam, kā arī ar pastiprinātajiem CO_2 standartiem, būtu jāierosina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/33/EK ([26a]) atjaunināšana, tostarp jāparedz iespēja paplašināt direktīvas darbības jomu, iekļaujot tajā transportlīdzekļus, kas pieder privātam uzņēmumam ar noteikta lieluma autoparku vai ko tas nomā, ar mērķi veicināt pieprasījuma pēc bezemisiju transportlīdzekļiem palielināšanos. Tā kā uzņēmumu autoparku transportlīdzekļi ātrāk nonāk privātajā tirgū, tas ļautu ātrāk izveidot lietotu bezemisiju transportlīdzekļu tirgu, kas būs īpaši svarīgi reģioniem, kuros pārkārtošanos būs grūtāk īstenot, kā arī palīdzētu ātrāk sasniegt cenu paritāti ar parastajiem transportlīdzekļiem visā Savienībā.

([26a]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/33/EK (2009. gada 23. aprīlis) par tīru autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu mazemisiju mobilitātes atbalstam (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.).

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 22

Regulas priekšlikums

13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(13) Minētie ES autoparka mērķrādītāji ***ir*** jāpapildina ar nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, ***kā noteikts*** Eiropas Parlamenta un Padomes ***Direktīvā*** 2014/94/ES ([27]).	(13) Minētie ES autoparka mērķrādītāji ***būtu*** jāpapildina ar nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, ***kas ir svarīgi pastiprināto mērķrādītāju izpildei. Minētā iemesla dēļ un ņemot vērā*** Eiropas Parlamenta un Padomes ***Direktīvas*** 2014/94/ES ([27]) ***vājo un lēno īstenošanu, papildus pastiprinātajiem CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājiem vajadzētu pieņemt arī vērienīgu Regulu par alternatīvu degvielu infrastruktūras izvēršanu, kurā nosaka obligātus mērķrādītājus alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai 27 dalībvalstīs. Papildus minētajiem mērķrādītājiem arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/31/ES ([27a]) būtu jāparedz vērienīgi mērķrādītāji attiecībā uz privātu uzlādes punktu ierīkošanu ēkās. Šajā kontekstā ir īpaši svarīgi turpināt un pastiprināt investīcijas vajadzīgās infrastruktūras izvēršanai.***

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

([27a]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/31/ES (2010. gada 19. maijs) par ēku energoefektivitāti (OV L 153, 18.6.2010., 13. lpp.).

Grozījums Nr. 23

Regulas priekšlikums

13.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(13a) Tā kā pasaulē ir vairāk nekā viens miljards ar fosilo kurināmo darbināmu transportlīdzekļu, kas rada vairāk nekā 30 % CO_2 emisiju pasaulē, termisko transportlīdzekļu pārveidošana par elektriskajiem ir vēl viens risinājums papildus tradicionālo ražotāju piedāvājumam, kas ļauj paātrināt zaļo pārkārtošanos, vienlaikus paļaujoties uz aprites ekonomiku;

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 24

Regulas priekšlikums

14. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(14) Būtu jānodrošina pietiekama elastība ražotājiem attiecībā uz to autoparku pakāpenisku pielāgošanu, lai izmaksu ziņā efektīvi īstenotu pārkārtošanos uz bezemisiju transportlīdzekļiem, ***tāpēc ir lietderīgi saglabāt pieeju mērķrādītāju līmeņus samazināt piecu gadu posmos***.	(14) Būtu jānodrošina pietiekama elastība ražotājiem attiecībā uz to autoparku pakāpenisku pielāgošanu, lai izmaksu ziņā efektīvi īstenotu ***tādu*** pārkārtošanos uz bezemisiju transportlīdzekļiem, ***kas atbalsta to konkurētspēju un gatavību turpmākai inovācijai uz vietas, vienlaikus apsverot nepieciešamību paredzēt skaidru šo transportlīdzekļu ieviešanas trajektoriju, lai nodrošinātu autotransporta nozares ieguldījumu Savienības 2030. gada klimata mērķrādītāja sasniegšanā***.

Grozījums Nr. 25

Regulas priekšlikums

15. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(15) Tā kā ***no 2030. gada*** ES autoparka mērķrādītāji kļūs stingrāki, ražotājiem Savienības tirgū būs jālaiž ievērojami vairāk bezemisiju transportlīdzekļu. Šādā kontekstā stimulu mehānisms attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem (ZLEV) vairs neatbilstu savam sākotnējam mērķim un apdraudētu Regulas (ES) 2019/631 efektivitāti. Tāpēc ZLEV stimulu mehānisms ***no 2030. gada*** būtu jāatceļ. ***Līdz minētajam gadam un līdz ar to visā šajā desmitgadē ZLEV stimulu mehānisms turpinās atbalstīt tādu transportlīdzekļu ieviešanu, kuru emisijas ir no nulles līdz 50 g CO_2/km, tostarp akumulatoru elektrotransportlīdzekļu, degvielas elementa elektrotransportlīdzekļu, kuros izmanto ūdeņradi, un labi funkcionējošu no elektrotīkla uzlādējamu hibrīdelektrisko transportlīdzekļu ieviešanu. Sākot ar minēto gadu,*** no elektrotīkla uzlādējamie hibrīdelektriskie transportlīdzekļi vairs nedos ieguldījumu autoparka mērķrādītājos, kas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāsasniedz.	(15) Tā kā ES autoparka mērķrādītāji kļūs stingrāki, ražotājiem Savienības tirgū būs jālaiž ievērojami vairāk bezemisiju transportlīdzekļu. Šādā kontekstā stimulu mehānisms attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem (ZLEV) vairs neatbilstu savam sākotnējam mērķim un apdraudētu Regulas (ES) 2019/631 efektivitāti. Tāpēc ZLEV stimulu mehānisms būtu jāatceļ. No elektrotīkla uzlādējamie hibrīdelektriskie transportlīdzekļi vairs nedos ieguldījumu autoparka mērķrādītājos, kas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāsasniedz.

Grozījums Nr. 26

Regulas priekšlikums

15.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(15a) Saskaņā ar Regulu (ES) 2019/631 ar inovācijām sasniegtos emisiju samazinājumus, ko neņem vērā tipa apstiprinājuma testā, pašreiz atspoguļo ekoinovāciju kredītpunktos, ko var ņemt vērā ražotāja samazinājuma mērķrādītājā. Norādāmā emisiju samazinājuma maksimālā vērtība pašreiz ir 7 g/km uz ražotāju. Šī maksimālā vērtība būtu jāsamazina atbilstoši stingrākiem mērķrādītājiem, lai nodrošinātu, ka šī sistēma arī turpmāk attiecas tikai un vienīgi uz patiesām inovācijām un nestimulē mazāk vērienīgus nulles emisiju transportlīdzekļu pārdošanas mērķus.

Grozījums Nr. 27

Regulas priekšlikums

15.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(15b) Atbalsts gan tehnoloģiskajai, gan sociālajai inovācijai ir svarīgs elements, veicinot ātrāku pārkārtošanos uz bezemisiju mobilitāti. Inovācijām mobilitātes ekosistēmā jau ir pieejams būtisks finansējums no dažādiem Savienības finansēšanas instrumentiem, jo īpaši pamatprogrammas "Apvārsnis Eiropa", fonda InvestEU, Reģionālās attīstības fonda, Kohēzijas fonda, Inovācijas fonda un Atveseļošanas un noturības mehānisma. Lai gan paredzams, ka vērienīgie ikgadējie CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītāji būtiski veicinās inovāciju autobūves piegādes ķēdē, šīs regulas galvenais mērķis ir nodrošināt reālu, efektīvu un pārbaudāmu CO_2 emisiju samazinājumu.

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 28

Regulas priekšlikums

16.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(16a) Regulā (ES) 2019/631(ES) noteiktie mērķrādītāji daļēji ir sasniegti, pateicoties hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) tirdzniecībai. Šo transportlīdzekļu emisijas patlaban uzskaita, piemērojot lietderības koeficientu, kas noteikts Komisijas Regulā (ES) 2017/1151 ([1a]) un kas atspoguļo nobrauktā attāluma daļu, kura veikta, izmantojot akumulatoru, salīdzinājumā ar attālumu, kas veikts, izmantojot iekšdedzes dzinēju. Tomēr šis lietderības koeficients nebalstās uz reprezentatīviem reālos apstākļos iegūtiem datiem, bet gan uz aplēsēm. Kopš 2021. gada 1. janvāra Komisija ir apkopojusi reālos apstākļos iegūtus degvielas patēriņa datus, izmantojot vieglajos pasažieru automobiļos iebūvētus degvielas patēriņa skaitītājus, kas ir saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 12. panta 2. punktu. OVC-HEV lietderības koeficients būtu nekavējoties jāpārskata, izmantojot minētos datus, lai nodrošinātu, ka tas atspoguļo reālos braukšanas apstākļos novērtētas emisijas. Atjauninātais lietderības koeficients būtu jāpiemēro vēlākais no 2025. gada, un būtu jāturpina to pārskatīt, lai nodrošinātu, ka tas joprojām reprezentatīvi atspoguļo reālās emisijas.

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

Grozījums Nr. 30

Regulas priekšlikums

18. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(18) Lai nodrošinātu samazināšanas centienu taisnīgu sadalījumu, abas robežvērtību līknes, proti, vieglākiem un smagākiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem būtu jāpielāgo, lai atspoguļotu pastiprinātos CO_2 samazināšanas mērķus.	***svītrots***

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 121

Regulas priekšlikums

21. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(21) Ņemot vērā ambiciozākos kopējo siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķus un lai izvairītos no iespējamas tirgu kropļojošas ietekmes, samazināšanas prasības visiem ražotājiem, kas darbojas Savienības tirgū, būtu jāsaskaņo, izņemot tos ražotājus, kuri ir atbildīgi par mazāk nekā 1 000 kalendārajā gadā reģistrētiem jauniem transportlīdzekļiem. Tāpēc no ***2030***. gada būtu jālikvidē iespēja ražotājiem, kas ir atbildīgi par kalendārajā gadā jaunreģistrētiem 1 000–10 000 vieglajiem pasažieru automobiļiem vai 1 000 līdz 22 000 vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, pieteikties uz atkāpi no to īpatnējo emisiju mērķrādītājiem.	(21) Ņemot vērā ambiciozākos kopējo siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķus un lai izvairītos no iespējamas tirgu kropļojošas ietekmes, samazināšanas prasības visiem ražotājiem, kas darbojas Savienības tirgū, būtu jāsaskaņo, izņemot tos ražotājus, kuri ir atbildīgi par mazāk nekā 1 000 kalendārajā gadā reģistrētiem jauniem transportlīdzekļiem. Tāpēc no ***2036***. gada būtu jālikvidē iespēja ražotājiem, kas ir atbildīgi par kalendārajā gadā jaunreģistrētiem 1 000–10 000 vieglajiem pasažieru automobiļiem vai 1 000 līdz 22 000 vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, pieteikties uz atkāpi no to īpatnējo emisiju mērķrādītājiem.

Grozījums Nr. 31

Regulas priekšlikums

23. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(23) Saskaņā ar Regulu (ES) 2019/631 panāktais progress virzībā uz 2030. gadam un pēc tam noteikto samazināšanas mērķu sasniegšanu būtu jāpārskata ***2026***. gadā. Šajā pārskatē būtu jāņem vērā visi aspekti, ko ņem vērā ***divu gadu*** ziņojumos.	(23) Saskaņā ar Regulu (ES) 2019/631 panāktais progress virzībā uz 2030. gadam un pēc tam noteikto samazināšanas mērķu sasniegšanu būtu jāpārskata ***2027***. gadā. Šajā pārskatē būtu jāņem vērā visi aspekti, ko ņem vērā ***gada*** ziņojumos.

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 32

Regulas priekšlikums

23.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(23a) Ir svarīgi Savienības līmenī novērtēt mazas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla emisijas. Šajā nolūkā Komisijai ne vēlāk kā līdz 2023. gada 31. decembrim būtu jāizstrādā vienota Savienības metodika Savienības tirgū laisto mazas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO_2 emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu ziņošanai, lai iegūtu vispārēju priekšstatu par šādu transportlīdzekļu ietekmi uz vidi . Komisijai būtu jāpieņem turpmāki pasākumi, tostarp attiecīgā gadījumā tiesību aktu priekšlikumi, lai atbalstītu Savienības progresu virzībā uz tās klimata mērķu sasniegšanu. Turklāt ir svarīgi izstrādāt metodiku, ar kuru novērtē transportlīdzekļu vispārējo ekoloģisko sniegumu, ko aprēķina ne tikai CO_2 emisiju izteiksmē, bet arī kopējo vidisko pēdu kontekstā.

Grozījums Nr. 33

Regulas priekšlikums

24. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(24) ***Saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 15. panta 5. punktu ir izvērtēta iespēja ieņēmumus no maksas par pārsniegtajām emisijām piešķirt konkrētam fondam vai attiecīgai programmai, secinot, ka tas būtiski palielinātu administratīvo slogu, vienlaikus nedodot tiešu labumu autobūves nozarei pārkārtošanās posmā. Tāpēc ieņēmumi no maksas par pārsniegtajām emisijām joprojām jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 8. panta 4. punktu.***	(24) ***Ieņēmumus no maksas par pārsniegtajām emisijām vajadzētu piešķirt taisnīgas pārkārtošanās uz klimatneitrālu ekonomiku atbalstam un galvenokārt tam, lai mazinātu pārkārtošanās negatīvo ietekmi uz nodarbinātību autobūves nozarē. Komisijai vajadzības gadījumā būtu jāiesniedz priekšlikums par šāda finansēšanas instrumenta izveidi. Šajā jomā būtu jāņem vērā īpaši skartie reģioni un kopienas, kuras varētu būt mazāk aizsargātas intensīvas autobūves rūpniecības klātbūtnes dēļ vai šādu reģionu specifisko iezīmju dēļ, kas apgrūtina pārkārtošanos uz bezemisiju autotransportu, piemēram, attālākajos reģionos.***

Grozījums Nr. 74

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – - 1. punkts – -a apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

1. pants – 4.a punkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	(-a) regulas 1. panta 4. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
(a) attiecībā uz jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir mērķrādītāja 2021. gadam samazinājums par 15 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.1.1. punktu;	***"(a)*** attiecībā uz jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir mērķrādītāja 2021. gadam samazinājums par 15 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.1.1. punktu***, kā noteikts Regulā (ES) 2019/631, lai ņemtu vērā ražošanas ciklus***;"

Grozījums Nr. 35

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – -aa apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

1. pants – 4. punkts – b apakšpunkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	(-aa) panta 4. 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 15 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.1. punktu;	***"b)*** attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir mērķrādītāja 2021. gadam samazinājums par 15 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.1. punktu***, kā noteikts Regulā (ES) 2019/631."***;

Grozījums Nr. 36

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – c apakšpunkts

Regula (ES) 2019/631

1. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(c) panta 6. ***punktā tekstu "No 2025. gada 1. janvāra" aizstāj ar tekstu "No 2025. gada 1. janvāra līdz 2029. gada 31. decembrim"***;	(c) panta 6. ***punktu svītro***;

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 37

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

3. pants – 1. punkts – -aa apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(aa) iekļauj šādu punktu:
	"(aa) "uzlādējams hibrīdautomobilis" jeb "PHEV" ir transportlīdzeklis, kura darbināšanai kombinēti izmanto elektromotoru ar uzlādējamu akumulatoru un iekšdedzes dzinēju, kas var darboties kopā vai atsevišķi;"

Grozījums Nr. 38

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

3. pants – 1. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(ba) iekļauj šādu punktu:
	"(ba) "korporatīvs transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kas pieder privātam uzņēmumam vai ko tas nomā, kā definēts Padomes Regulā (EK) Nr. 2157/2001 ([1a]), un ko izmanto saimnieciskās darbības vajadzībām;"

([1a]) Padomes Regula (EK) Nr. 2157/2001 (2001. gada 8. oktobris) par Eiropas uzņēmējsabiedrības (SE) statūtiem (OV L 294, 10.11.2001., 1. lpp.).

Grozījums Nr. 41

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

7. pants – 10. punkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	(aa) panta 10. punktu aizstāj ar šādu:
10. Komisija ne vēlāk kā 2023. gadā ***novērtē iespēju izstrādāt*** vienotu Savienības metodiku Savienības tirgū laisto vieglo pasažieru automobiļu un komerciālo transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO_2 emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai. Komisija nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei minēto ***novērtējumu***, tostarp attiecīgā gadījumā priekšlikumus par turpmākiem pasākumiem, piemēram, tiesību aktu priekšlikumus.	"10. Komisija ne vēlāk kā 2023. gadā ***publicē ziņojumu, kurā izklāsta*** vienotu Savienības metodiku Savienības tirgū laisto vieglo pasažieru automobiļu un komerciālo transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO_2 emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai***, kā arī metodiku degvielas un enerģijas pilna aprites cikla CO_2 emisiju, ko patērē šādi transportlīdzekļi, novērtēšanai***. Komisija nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei minēto ***ziņojumu***, tostarp attiecīgā gadījumā priekšlikumus par turpmākiem pasākumiem, piemēram, tiesību aktu priekšlikumus."

Grozījums Nr. 42

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5. punkts – ab apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

7. pants – 10.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(ab) iekļauj šādu 10.a punktu:
	"10.a No 2024. gada 1. janvāra ražotāji var brīvprātīgi nosūtīt aprites cikla CO_2 emisiju datus par vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas sastopami Savienības tirgū, kā minēts šī panta 10. punktā, kompetentajām iestādēm, kas minētas šī panta 6. punktā, un dalībvalstīm, kuras pēc tam tos paziņo Komisijai saskaņā ar 2. punktu. No 2028. gada 1. janvāra šos datus iekļauj informācijā, kas minēta II un III pielikuma A daļā."

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 43

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa– 5.a punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

8. pants – 4. punkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	(5a) regulas 8. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:
4. Maksas par pārsniegtajām emisijām uzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.	4. Maksas par pārsniegtajām emisijām uzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.
	Līdz 2023. gada 31. decembrim Komisija iesniedz ziņojumu, kurā tā sīki izklāsta vajadzību pēc mērķtiecīga finansējuma, lai nodrošinātu taisnīgu pārkārtošanos autobūves nozarē ar mērķi mazināt tās negatīvo ietekmi uz nodarbinātību un citu ekonomisko ietekmi visās skartajās dalībvalstīs, jo īpaši reģionos un kopienās, ko pārkārtošanās skar visvairāk. Attiecīgā gadījumā ziņojumam pievieno tiesību akta priekšlikumu par Savienības finansēšanas instrumenta izveidi, lai reaģētu uz šādu vajadzību un jo īpaši koordinētu un finansētu preventīvus un atbildes pasākumus, ar kuriem risina pārstrukturēšanas jautājumus vietējā un reģionālajā līmenī, un finansētu autobūves nozarē strādājošo, tostarp automobiļu ražotāju, to detaļu piegādātāju un apkopes un remonta palīgpakalpojumu sniedzēju, apmācību, pārkvalifikāciju un kvalifikācijas celšanu, to īpaši attiecinot uz mazajiem un vidējiem uzņēmumiem.
	Kā finansēšanas instrumentu var izmantot īpašu finansēšanas instrumentu, vai arī tādu, kas iekļauts Sociālajā klimata fondā vai pārskatītajā Taisnīgas pārkārtošanās fondā. Visus ieņēmumus no maksas par pārsniegtajām emisijām iedala minētajam nolūkam.

Grozījums Nr. 122

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Regula (ES) 2019/631

10. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
"Atkāpi, ko piemēro saskaņā ar 1. punktu, drīkst piemērot īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, kas ir spēkā līdz ***2029***. kalendārā gada beigām.";	"Atkāpi, ko piemēro saskaņā ar 1. punktu, drīkst piemērot īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, kas ir spēkā līdz ***2035***. kalendārā gada beigām.";

Grozījums Nr. 44

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa– 6.a punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

10. pants – 4. punkts – 1. daļa

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	(6a) regulas 10. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:
4. Pieteikumu par atkāpes piemērošanu no īpatnējo emisiju mērķrādītāja, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikuma A daļas 1.–4. punktu un 6.3. punktu, drīkst iesniegt ražotājs, kurš kopā ar visiem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par 10 000 līdz 300 000 jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas kalendārajā gadā reģistrēti Savienībā.	***"4.*** Pieteikumu par atkāpes piemērošanu no īpatnējo emisiju mērķrādītāja, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikuma A daļas 1.–4. punktu un 6.3. punktu, ***līdz 2028. gadam ieskaitot*** drīkst iesniegt ražotājs, kurš kopā ar visiem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par 10 000 līdz 300 000 jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas kalendārajā gadā reģistrēti Savienībā.";

Grozījums Nr. 45

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6.b punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

11. pants – 1. punkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	(6b) regulas 11. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
1. Saņemot pieteikumu no piegādātāja vai ražotāja, ņem vērā CO_2 emisiju aiztaupījumu, ko panāk, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas vai inovatīvu tehnoloģiju kombināciju ("inovatīvu tehnoloģiju kopums").	1. Saņemot pieteikumu no piegādātāja vai ražotāja, ņem vērā CO_2 emisiju aiztaupījumu, ko panāk, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas vai inovatīvu tehnoloģiju kombināciju ("inovatīvu tehnoloģiju kopums").
Šādas tehnoloģijas ņem vērā tikai tad, ja to vērtēšanā izmantotā metodika var sniegt pārbaudāmus, atkārtojamus un salīdzināmus rezultātus.	Šādas tehnoloģijas ņem vērā tikai tad, ja to vērtēšanā izmantotā metodika var sniegt pārbaudāmus, atkārtojamus un salīdzināmus rezultātus.
Šo tehnoloģiju kopējais ieguldījums ražotāja vidējo īpatnējo CO_2 emisiju samazināšanā drīkst būt līdz 7 g CO_2/km.	Šo tehnoloģiju kopējais ieguldījums ražotāja vidējo īpatnējo CO_2 emisiju samazināšanā drīkst būt līdz 7 g CO_2/km ***līdz 2024. gadam;***
	— 5 g CO_2/km no 2025. gada;
	— 4 g CO_2/km no 2027. gada;
	— 2 g CO_2/km no 2030. gada līdz 2034. gadam ieskaitot.

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu šo regulu, ***pielāgojot*** šā panta trešajā daļā minēto maksimālo vērtību no 2025. gada, lai ņemtu vērā tehnoloģiju attīstību, vienlaikus nodrošinot šīs maksimālās vērtības līdzsvarotu proporcionālo daļu attiecībā pret ražotāju vidējām īpatnējām CO_2 emisijām.	Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu šo regulu, ***samazinot*** šā panta trešajā daļā minēto maksimālo vērtību no 2025. gada, lai ņemtu vērā tehnoloģiju attīstību, vienlaikus nodrošinot šīs maksimālās vērtības līdzsvarotu proporcionālo daļu attiecībā pret ražotāju vidējām īpatnējām CO_2 emisijām.

Grozījums Nr. 46

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6.c punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

11.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(6c) iekļauj šādu pantu:
	“11.a pants
	Ekodizains
	Lai nodrošinātu, ka pāreja uz bezemisiju mobilitāti sekmē Savienības energoefektivitātes un aprites ekonomikas mērķu pilnīgu sasniegšanu, Komisija līdz 2023. gada 31. decembrim attiecīgi izstrādā priekšlikumus par minimālo ekodizaina prasību noteikšanu visiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, tai skaitā par energoefektivitātes, ilgizturības un remontējamības prasībām galvenajām detaļām, piemēram, lukturiem, elektroniskajām detaļām un akumulatoriem, minimālajām prasībām attiecībā uz metālu, plastmasas un svarīgāko izejvielu reģenerāciju, ņemot vērā principus, ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/125/EK piemēro citiem ar enerģiju saistītiem ražojumiem ([1a]).
	([1a]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/125/EK (2009. gada 21. oktobris), ar ko izveido sistēmu, lai noteiktu ekodizaina prasības ar enerģiju saistītiem ražojumiem (OV L 285, 31.10.2009., 10. lpp.).”

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 47

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6.d punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

12. pants – 3. punkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	(6d) regulas 12. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:
3. Lai nepieļautu neatbilstības reālajām emisijām palielināšanos, Komisija ne vēlāk kā 2023. gada 1. jūnijā izvērtē to, kā degvielas un enerģijas patēriņa ***dati*** var ***tikt izmantoti***, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļu CO_2 emisijas un degvielas vai enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, laika gaitā joprojām atbilst emisijām reālos apstākļos attiecībā uz visiem ražotājiem.	3. Lai nepieļautu neatbilstības reālajām emisijām palielināšanos, Komisija ne vēlāk kā 2023. gada 1. jūnijā izvērtē to, kā ***saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/392 [1a] savāktos reālos*** degvielas un enerģijas patēriņa ***datus*** var ***izmantot***, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļu CO_2 emisijas un degvielas vai enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, laika gaitā joprojām atbilst emisijām reālos ***braukšanas*** apstākļos attiecībā uz visiem ražotājiem.
Komisija uzrauga un katru gadu ziņo***, kādas ir izmaiņas attiecībā uz*** pirmajā daļā ***minēto neatbilstību laikposmā no 2021. gada līdz 2026. gadam, un nolūkā nepieļaut minētās neatbilstības palielināšanos 2027. gadā izvērtē iespēju ieviest mehānismu, ar ko no 2030. gada pielāgo*** ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, un ***attiecīgā gadījumā iesniedz tiesību akta priekšlikumu šāda mehānisma ieviešanai***.	Komisija uzrauga un katru gadu ***no 2021. gada*** ziņo ***par to, kā mainās*** pirmajā daļā ***minētā atšķirība, un attiecīgi tiklīdz ir pieejami pietiekoši dati un ne vēlāk kā 2026. gada 31. decembrī iesniedz likumdošanas priekšlikumu, lai novērstu šo atšķirību, koriģējot*** ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas un ***tam izmantojot reālos datus, kas savākti saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/392***.
	Turklāt Komisija jo īpaši novērtē šī panta 1. punktā minēto degvielas un enerģijas patēriņa datu izmantošanu hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem ar ārēju uzlādi (OVC-HEV). Pamatojoties uz šiem datiem, Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai pielāgotu OVC-HEV izmantotos lietderības koeficientus un nodrošinātu, ka no 2025. gada un turpmāk to emisijas reprezentatīvi atspoguļo reālos braukšanas apstākļus.

[1a] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/392 (2021. gada 4. marts) par vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO_2 emisiju datu monitoringu un paziņošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/631 un ar ko atceļ Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1014/2010, (ES) Nr. 293/2012, (ES) 2017/1152 un (ES) 2017/1153 (OV L 77, 5.3.2021., 8. lpp.).

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 48

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa– 6.e punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

12. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(6e) regulas 12. pantam pievieno šādu punktu:
	"4.a Komisija līdz 2023. gada 31. decembrim pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot metodiku bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu efektivitātes mērīšanai un salīdzināšanai, balstoties uz elektroenerģijas apjomu, kas tiem vajadzīgs, lai nobrauktu simts kilometrus. Minētajā metodikā jo īpaši ņem vērā izmantotās elektroenerģijas ietekmi uz resursu daudzumu, kas nepieciešams šādu transportlīdzekļu enerģijas uzkrāšanas akumulatoriem.
	Komisija vēlākais līdz 2024. gada 31. decembrim iesniedz tiesību akta priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei, lai noteiktu minimālās energoefektivitātes robežvērtības Savienības tirgū laistiem jauniem bezemisiju vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.";

Grozījums Nr. 50

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9. punkts

Regula (ES) 2019/631

14.a pants

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
14.a pants	14.a pants
Progresa ziņojums	Progresa ziņojums
Komisija līdz 2025. gada 31. decembrim un pēc tam ***reizi divos gados*** ziņo par progresu virzībā uz autotransporta bezemisiju mobilitāti. Ziņojumā jo īpaši uzrauga un novērtē vajadzību pēc iespējamiem papildu pasākumiem pārejas atvieglošanai, tostarp izmantojot finanšu līdzekļus.	Komisija līdz 2025. gada 31. decembrim un pēc tam ***katru gadu*** ziņo par progresu virzībā uz autotransporta bezemisiju mobilitāti. Ziņojumā jo īpaši uzrauga un novērtē vajadzību pēc iespējamiem papildu pasākumiem ***taisnīgas*** pārejas atvieglošanai, tostarp izmantojot finanšu līdzekļus.

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
Ziņojumā Komisija ņem vērā visus faktorus, kas veicina izmaksu ziņā efektīvu virzību uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam. Tas ietver ***bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, progresu uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanas mērķrādītāju sasniegšanā, kā prasīts Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulā, inovācijas tehnoloģiju un ilgtspējīgu alternatīvo degvielu potenciālo ieguldījumu klimatneitrālas mobilitātes sasniegšanā, ietekmi uz patērētājiem, progresu sociālajā dialogā, kā arī aspektus, kas vēl vairāk veicina ekonomiski dzīvotspējīgu un sociāli taisnīgu pāreju uz autotransporta bezemisiju mobilitāti.;***	Ziņojumā Komisija ņem vērā visus faktorus, kas veicina izmaksu ziņā efektīvu virzību uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam. Tas ietver:
	(a) progresu, kas panākts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanā, kā arī to pieejamības cenas ziņā un energoefektivitātes jomā;
	(b) ietekmi uz patērētājiem, jo īpaši patērētājiem ar zemiem un vidējiem ienākumiem, un bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanas tempu minētajos patērētāju segmentos, kā arī pasākumu pieejamību un tvērumu Savienības, dalībvalstu un vietējā līmenī šādas ieviešanas atbalstam;
	(c) lietotu transportlīdzekļu tirgu;
	(d) progresu, kas panākts publiskās un privātās uzlādes un uzpildes infrastruktūras pietiekamas izvēršanas sasniegšanā, tostarp, bet ne tikai, progresu mērķrādītāju sasniegšanā, kā prasīts Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulā un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/31/ES ([1a]);
	(e) progresu, kas panākts atjaunīgās enerģijas apjoma palielināšanā Savienībā saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001;
	(f) inovācijas tehnoloģiju un ilgtspējīgu alternatīvo degvielu, tai skaitā sintētisko degvielu, potenciālo ieguldījumu, lai panāktu klimatneitralitāti transporta nozarē;
	(g) tirgū laistu jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu aprites cikla emisijas, izmantojot metodiku, kas pieņemta saskaņā ar 7. panta 10. punktu;

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(h) progresu sociālajā dialogā, kā arī aspektus, kas turpmāk veicinās ekonomiski dzīvotspējīgu un sociāli taisnīgu pārkārtošanos, ņemot vērā nodarbinātību un konkurētspēju, uz bezemisiju autotransporta mobilitāti.
	(i) ietekmi uz nodarbinātību, kas jānovērtē, detalizēti apzinot darbvietu attīstību autobūves nozarē, un ietekmi uz reģioniem, kuros šīs nozares atrodas, kā arī pasākumus, tostarp finanšu pasākumus, Savienības, dalībvalstu vai vietējā līmenī, ar kuriem mazināt sociālekonomisko ietekmi minētajos reģionos, tostarp kvalifikācijas celšanas un pārkvalifikācijas programmas;
	(k) iespējamo labumu, ko dod valstu un Savienības papildu pasākumi ar mērķis samazināt vieglo transportlīdzekļu vidējo vecumu un līdz ar to arī emisijas, piemēram, pasākumi, ar kuriem sociāli taisnīgā un vidi saudzējošā veidā atbalsta pakāpenisku atteikšanos no vecāku transportlīdzekļu izmantošanas;
	([1a]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/31/ES (2010. gada 19. maijs) par ēku energoefektivitāti (OV L 153, 18.6.2010., 13. lpp.).

Grozījums Nr. 51

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9. punkts

Regula (ES) 2019/631

14.a pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	Saskaņā ar Padomes Ieteikumu EU) …/… [Padomes ieteikums par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti], dalībvalstis tiek aicinātas ciešā dialogā ar sociālajiem partneriem sagatavot teritoriālus savas autobūves nozares taisnīgas pārkārtošanās plānus, lai virzītu strukturālās pārmaiņas sociāli pieņemamā veidā un izvairītos no sociāliem traucējumiem.

Grozījums Nr. 80

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9.a punkts

Regula (ES) 2019/631

14.aa pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(9a) regulā iekļauj šādu pantu:
	"14. aa pants
	Papildu pasākumi, ar kuriem atbalstīt pieprasījumu pēc bezemisiju vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem Savienības tirgū
	Komisija līdz 2023. gada 28. februārim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei tiesību akta priekšlikumu, lai palielinātu bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru sabiedrisko un korporatīvo mazas noslodzes transportlīdzekļu parkos. Priekšlikumos iekļauj saistošus bezemisiju pilnvarojumus korporatīvā un publiskā autoparka īpašniekiem un operatoriem, vienlaikus ņemot vērā reģionālās atšķirības."

Grozījums Nr. 53

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9.a punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

14.b pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(9a) regulā iekļauj šādu 14.b pantu:
	"14.b pants
	Saskaņā ar Direktīvas (ES) …/… [Energoefektivitātes direktīvas pārstrādāta redakcija] 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu dalībvalstis, pieņemot politiskus, plānošanas un investīciju lēmumus, kas saistīti ar uzlādes un alternatīvo degvielu uzpildes infrastruktūras ieviešanu, tostarp attiecībā uz dažādu bezemisiju tehnoloģiju energoefektivitāti no ieguves līdz patēriņam, ņem vērā principu "energoefektivitāte pirmajā vietā".";

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 54

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9.b punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

14.ab pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(9b) iekļauj šādu 14.ab pantu:
	"14.ab pants
	Papildu pasākumi, ar kuriem atbalstīt pāreju uz bezemisiju vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem Savienības tirgū
	Līdz … [seši mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā dienas] Komisija pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 17. pantu, lai saskaņotu tipa apstiprināšanas noteikumus transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinēju, kas pārveidoti par transportlīdzekļiem ar akumulatora vai degvielas elementa elektrisku piedziņu, lai varētu veikt sērijveida apstiprināšanu. Komisija arī izvērtē, vai šīs regulas piemērošanas kontekstā būtu jāievieš noteikums par CO_2 ekvivalentu aprēķināšanu transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinēju, kas pārveidoti par transportlīdzekļiem ar akumulatora vai degvielas elementa elektrisku piedziņu.";

Grozījums Nr. 55

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts – a apakšpunkts

Regula (ES) 2019/631

15. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
1. Komisija ***2028. gadā*** pārskata šīs regulas efektivitāti un ietekmi, pamatojoties uz ***divu gadu*** ziņojumiem, un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs ***pārskates*** rezultātiem.	1. Komisija ***līdz 2027. gadam rūpīgi*** pārskata šīs regulas efektivitāti un ietekmi, pamatojoties uz ***gada*** ziņojumiem, un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs ***pārskatīšanas*** rezultātiem.
Ziņojumam, ja nepieciešams, pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu.	Ziņojumam, ja nepieciešams, pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu.

Grozījums Nr. 56

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

15. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(aa) regulas 15. pantā iekļauj šādu punktu:
	"1.a Šā panta 1. punktā minētajā pārskatīšanā Komisija, pamatojoties uz 7. panta 10. punktā izklāstīto metodiku, ziņo arī par jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu aprites cikla CO_2 emisijām. Ziņojumam attiecīgā gadījumā pievieno tiesību akta priekšlikumu par šīs regulas papildināšanu attiecībā uz minētajām emisijām."

Grozījums Nr. 57

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

15. pants – 6. punkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	(ba) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:
6. Komisija līdz ***2020. gada 31. decembrim*** pārskata Direktīvu 1999/94/EK, apsverot nepieciešamību nodrošināt patērētājiem precīzu, ticamu un salīdzināmu informāciju par tirgū laisto jauno vieglo pasažieru automobiļu degvielas patēriņu, CO_2 emisijām un gaisu piesārņojošo vielu emisijām, kā arī novērtē iespējas ieviest degvielas ekonomijas un CO_2 emisiju marķējumu jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. ***Attiecīgā gadījumā pārskatīšanas rezultātiem pievieno tiesību akta priekšlikumu.***	***"6.*** Komisija līdz ... ***[6 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā dienas]*** pārskata Direktīvu 1999/94/EK, apsverot nepieciešamību nodrošināt patērētājiem precīzu, ticamu un salīdzināmu informāciju par tirgū laisto jauno vieglo pasažieru automobiļu degvielas patēriņu, CO_2 emisijām un gaisu piesārņojošo vielu emisijām ***un energoefektivitāti reālos apstākļos***, kā arī novērtē iespējas ieviest degvielas ekonomijas un CO_2 emisiju marķējumu jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.";

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 60

Regulas priekšlikums

Pielikums – 1. daļa – 1. punkts – f apakšpunkts

Regula (ES) 2019/631

I pielikums – A daļa – 6.3.1. punkts – 1. – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs ***ZLEV koeficients***	Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs
kur:	kur:
īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs ir CO_2 īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs, kas noteikts saskaņā ar 6.2.1. punktu;	īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs ir CO_2 īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs, kas noteikts saskaņā ar 6.2.1. punktu;
ZLEV koeficients ir (1 + y – x), izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,05 vai mazāka par 1,0, tādā gadījumā par ZLEV koeficientu atkarībā no konkrētā gadījuma izvēlas 1,05 vai 1,0,	
kur:	
y ir bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu daļa ražotāja jauno vieglo pasažieru automobiļu autoparkā, ko aprēķina, jauno bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kopskaitu dalot ar attiecīgajā kalendārajā gadā reģistrēto jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu un katru no bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem uzskaitot kā ZLEV saskaņā ar šādu formulu:	
$ZLEV_{īpatnējais} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)$	
Attiecībā uz jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas reģistrēti dalībvalstīs, kuru autoparkos bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvars ir mazāks nekā 60 % no ES vidējā rādītāja 2017. gadā un kurās 2017. gadā (*) ir reģistrēts mazāk nekā 1 000 jaunu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, $ZLEV_{īpatnējais}$ līdz 2029. gadam, to ieskaitot, aprēķināta saskaņā ar šādu formulu:	
$ZLEV_{īpatnējais} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)\right) \cdot 1{,}85$	
Ja dalībvalsts jauno vieglo pasažieru automobiļu, kas reģistrēti no 2025. gada līdz 2028. gadam, autoparkā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvars pārsniedz 5 %, attiecīgā dalībvalsts nav tiesīga piemērot reizinātāju 1,85 turpmākajos gados;	

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
x ir 15 % laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam.	

(*) Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru dalībvalsts jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparkā 2017. gadā aprēķina visu 2017. gadā reģistrēto jauno bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu skaitu dalot ar tajā pašā gadā reģistrēto jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu.";

Grozījums Nr. 78

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1. daļa – 2. punkts – d apakšpunkts

Regula (ES) 2019/631

I pielikums – B daļa – 6.2.2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(d) 6.2.2. punktu aizstāj ar šādu:	(d) 6.2.2. punktu aizstāj ar šādu:
"6.2.2. Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītāji no 2030. līdz 2034. gadam	"6.2.2. Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītāji no 2030. līdz 2034. gadam
Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs$_{2030}$ + α· (TM-TM$_0$)	Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs$_{2030}$ + α· (TM-TM$_0$)
kur:	kur:
ES autoparka mērķrādītājs$_{2030}$ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.***3***. punktu;	ES autoparka mērķrādītājs$_{2030}$ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.***2***. punktu;
α ir $\mathbf{a_{2030,L}}$, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda ar vai zemāka par TM$_0$, un $\mathbf{a_{2030,H}}$, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par TM$_0$;	α ir a_{2030} ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda ar vai zemāka par TM$_0$, un a_{2021} ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par TM$_0$;
kur:	kur:
$\boldsymbol{a_{2030,L}}$ ***ir*** $\frac{a_{2021} \cdot ES\ autoparka\ mērķrādītājs_{2030}}{Vidējās\ emisijas_{2021}}$	$\boldsymbol{a_{2030}}$ ***ir*** $\frac{a_{2021} \cdot ES\ autoparka\ mērķrādītājs_{2030}}{Vidējās\ emisijas_{2021}}$
$\boldsymbol{a_{2030,H}}$ ***ir*** $\frac{a_{2021} \cdot ES\ autoparka\ mērķrādītājs_{2030}}{ES\ autoparka\ mērķrādītājs_{2025}}$	$\boldsymbol{a_{2021}}$ ***kā noteikts 6.2.1. punktā***
vidējās emisijas$_{2021}$ kā noteikts 6.2.1. punktā;	vidējās emisijas$_{2021}$ kā noteikts 6.2.1. punktā;
TM kā noteikts 6.2.1. punktā;	TM kā noteikts 6.2.1. punktā;
TM$_0$ kā noteikts 6.2.1. punktā.";	TM$_0$ kā noteikts 6.2.1. punktā.";

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 79

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1. daļa – 2. punkts – e apakšpunkts

Regula (ES) 2019/631

I pielikums – B daļa – 6.2.3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(e) pievieno šādu 6.2.3. punktu:	(e) pievieno šādu 6.2.3. punktu:
"6.2.3. Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītāji no 2035. ***gada***	"6.2.3. Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītāji no 2035. ***gada***
Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs$_{2035}$ + α· (TM-TM$_0$)	***Īpatnējo*** emisiju atsauces mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs$_{2035}$ + α· (TM-TM$_0$)
kur:	kur:
ES autoparka mērķrādītājs$_{2035}$ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.3. punktu;	ES autoparka mērķrādītājs$_{2035}$ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.3. punktu;
α ir **a$_{2035,L}$**, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda ar vai zemāka par TM$_0$, un **a$_{2035,H}$**, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par TM$_0$;	α ir a$_{2035}$, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda ar vai zemāka par TM$_0$, un a$_{2021}$, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par TM$_0$;
kur:	kur:
$a_{2035,L}$ ***ir*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2035}}{\text{Vidējās emisijas}_{2021}}$	a_{2035} ***ir*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2035}}{\text{Vidējās emisijas}_{2021}}$
$a_{2035,H}$ ***ir*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2035}}{\text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2025}}$	***a_{2021} kā noteikts 6.2.1. punktā;***
vidējās emisijas$_{2021}$ kā noteikts 6.2.1. punktā;	***vidējās*** emisijas$_{2021}$ kā noteikts 6.2.1. punktā;
TM kā noteikts 6.2.1. punktā;	TM kā noteikts 6.2.1. punktā;
TM$_0$ kā noteikts 6.2.1. punktā.";	TM$_0$ kā noteikts 6.2.1. punktā.";

Trešdiena, 2022. gada 8. jūnijs

Grozījums Nr. 69

Regulas priekšlikums

Pielikums – 1. daļa – 2. punkts – ea apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/631

I pielikums – B daļa – 6.3.1. punkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	(ea) regulas 6.3.1 punkta 1. un 2. daļu aizstāj ar šādu tekstu:
Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = (īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs – ($ø_{mērķrādītāji}$ – ES autoparka mērķrādītājs$_{2025}$)) ***ZLEV$_{koeficients}$***	Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = (īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs – ($ø_{mērķrādītāji}$ – ES autoparka mērķrādītājs$_{2025}$)),
kur:	kur:
īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir ražotāja īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs, ko nosaka saskaņā ar 6.2.1. punktu;	īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir ražotāja īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs, ko nosaka saskaņā ar 6.2.1. punktu;
$ø_{mērķrādītāji}$ ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita, visiem īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājiem, ko nosaka saskaņā ar 6.2.1. punktu;	$ø_{mērķrādītāji}$ ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita, visiem īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājiem, ko nosaka saskaņā ar 6.2.1. punktu;
ZLEV koeficients ir (1 + y – x), izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,05 vai mazāka par 1,0, tādā gadījumā par ZLEV koeficientu atkarībā no konkrētā gadījuma izvēlas 1,05 vai 1,0,	
kur:	
y ir bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu daļa ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkā, ko aprēķina, jauno bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kopskaitu dalot ar attiecīgajā kalendārajā gadā reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaitu un katru no bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem uzskaitot kā ZLEV$_{īpatnējais}$ saskaņā ar šādu formulu: [VIENĀDOJUMS]	
x ir 15 %.	