EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 3.7.2018
COM(2018) 284 final/2

2018/0143 (COD)

CORRIGENDUM
This document corrects document COM(2018) 284 final of 17.05.2018
Concerns all language versions.
Correction of minor non-substantial errors in the act and its annexes.
The text shall read as follows:

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko nosaka CO_2 emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Saskaņā ar Parīzes nolīgumu Eiropas Savienība (ES) ir apņēmusies izvairīties no klimata pārmaiņām, ierobežojot globālo sasilšanu krietni zem 2°C. Siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšana ir svarīgs priekšnoteikums, lai minēto apņemšanos izpildītu.

ES klimata un enerģētikas politikas satvarā laikposmam līdz 2030. gadam ietverts mērķis samazināt ES SEG emisijas par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Lai šādu ambiciozu līmeni sasniegtu un izvairītos no klimata pārmaiņu radītajām izmaksām un smagās ietekmes, šajā procesā būs jāpiedalās visām nozarēm.

Autotransporta nozare ir īpaši svarīga SEG emisiju samazināšanā un ES ekonomikas dekarbonizācijā. Mazas noslodzes transportlīdzekļi (*LDV*) — vieglie pasažieru automobiļi un vieglie komerciālie transportlīdzekļi (furgoni) — jau ir iesaistīti emisiju samazināšanā, un 2017. gadā ir ierosināts tiesību akts[1] par to, lai tas tiktu turpināts arī pēc 2020. gada.

Kravu autopārvadājumi ir būtiski tirdzniecības un komercdarbības attīstībai Eiropas kontinentā. Ar kravas automobiļiem pārvadā aptuveni 70 % no visām pa sauszemi pārvadātajām kravām, sniedzot arī svarīgus sabiedriskos pakalpojumus. Kravu un pasažieru autopārvadājumu nozari galvenokārt veido mazie un vidējie uzņēmumi (MVU) — visā ES ir vairāk nekā šādu 600 000 uzņēmumu, kuros ir nodarbināti gandrīz 3 milj. cilvēku. Vēl 3,5 milj. cilvēku strādā kravas automobiļu ražošanas, remonta, tirdzniecības, nomas un apdrošināšanas nozarēs.

Lai arī CO_2 emisijas no lielas noslodzes transportlīdzekļiem (*HDV*), t. i., kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, veido aptuveni 6 % no kopējām ES emisijām un 25 % no autotransporta CO_2 emisijām ES, to emisijas ES šobrīd nav reglamentētas. Tāpēc rodas trīs galvenās problēmas.

Pirmkārt, ja netiks veikti nekādi pasākumi, prognozēts, ka, pieaugot pārvadājumu darbību apjomam, laikposmā no 2010. gada līdz 2030. gadam CO_2 emisijas no *HDV* pieaugs par 9 %. Kā parādīts ietekmes novērtējumā[2], lai sasniegtu Kopīgu centienu regulā noteiktos 2030. gada nacionālos mērķrādītājus, saskaņā ar papildus CO_2 emisiju standartiem, kas *LVD* noteikti laikposmam pēc 2020. gada, autotransporta nozarē ir vajadzīgi papildu pasākumi.

Otrkārt, pārvadājumu uzņēmumi un viņu klienti šobrīd nevar izmantot iespēju ietaupīt degvielu un samazināt rēķinus par degvielu. Lai arī ir viegli pieejamas rentablas tehnoloģijas emisiju samazināšanai, tās *HDV* tirgū nav plaši izplatītas. Tas kaitē pārvadājumu uzņēmumiem (galvenokārt MVU vai mikrouzņēmumiem), jo to degvielas izmaksas var pārsniegt ceturto daļu no šādu uzņēmumu kopējām darbības izmaksām.

Treškārt, ES *HDV* ražotāji izjūt aizvien pieaugošu globālo konkurences spiedienu, jo ASV, Kanāda, Japāna un Ķīna jau ir īstenojušas regulatīvus pasākumus *HDV* CO_2 emisiju samazināšanai. Lai saglabātu savu tehnoloģisko līderību transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitātes ziņā, ES autobūves nozarei būs jāņem vērā tehnoloģiskie uzlabojumi šajos tirgos.

---

[1] COM(2017) 676 final.

[2] SWD (2017) 650 final.

Autotransporta dekarbonizācijas jomā ir spēkā vairāki dažādi ES tiesību akti, kuros iepriekš minētās problēmas daļēji tiek risinātas. Tie attiecas uz piegādi, pieprasījumu, ekonomiku un juridisko kompetenci. Tomēr ar minētajiem pasākumiem netiek novērsti tirgū pastāvošie būtiskākie šķēršļi, kas kavē degvielu taupošu tehnoloģiju ieviešanu.

Ar priekšlikumu noteikt CO_2 emisijas standartus jauniem *HDV* ES līmenī tiek noteikts papildu piedāvājuma puses pasākums, kas mazina minētos šķēršļus tirgū ar šādiem galvenajiem mērķiem:

– mazināt CO_2 emisijas *HDV* sektorā saskaņā ar ES klimata politikas un Parīzes nolīguma prasībām, vienlaikus mazinot gaisa piesārņojumu, jo īpaši pilsētās;

– veicināt pārvadājumu uzņēmumu (galvenokārt MVU) darbības izmaksu mazināšanos un plašākā mērogā mazināt pārvadāšanas izmaksas patērētājiem atkarībā no degvielas ietaupījumu pastarpinātās ietekmes;

– saglabāt ES *HDV* ražotāju un sastāvdaļu piegādātāju tehnoloģisko un inovāciju līderību.

• **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Šis priekšlikums ir daļa no trešās mobilitātes paketes. Ar to tiek izpildīta apņemšanās, kas pausta 2016. gada Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģijā, kuras mērķi cita starpā ir samazināt SEG emisijas autotransporta nozarē par vismaz 60 % līdz 2050. gadam salīdzinājumā ar 1990. gada līmeņiem un noteikt CO_2 emisijas standartus *HDV*.

Priekšlikuma pamatā ir citi spēkā esoši ES mobilitātes politikas pasākumi, kuri ar šo priekšlikumu tiek papildināti un kuri ietekmē regulatīvo vidi un stimulē mazemisiju mobilitāti lielas noslodzes transportlīdzekļu sektorā, piemēram, Sertifikācijas regula[3], Monitoringa un ziņošanas regula[4], ES tipa apstiprināšanas sistēma, *Eurovignette* direktīva[5], Degvielas kvalitātes direktīva[6], Tīro transportlīdzekļu direktīva[7], Direktīva par maksimāli pieļaujamām masām un gabarītiem[8] un Direktīva par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (*AFID*)[9].

• **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šis priekšlikums veicina pāreju uz drošu un konkurētspējīgu mazoglekļa ekonomiku, un tas palīdzēs sasniegt emisiju samazinājuma mērķrādītāju, kas ir vismaz 40 % un ir iekļauts Enerģētikas savienības stratēģijā[10]. Tas arī palīdzēs dalībvalstīm sasniegt valstu emisijas samazinājuma mērķrādītājus, kas noteikti Kopīgu centienu regulā[11].

Visbeidzot, priekšlikums ir arī saskaņā ar Savienības pasaules līmeņa apņemšanos sasniegt vērienīgus klimata mērķrādītājus saskaņā ar nolīgumu, kas tika noslēgts Parīzē ANO 21. pušu konferencē par klimata pārmaiņām (*COP21*).

---

3 Komisijas Regula (ES) 2017/2400 par oglekļa dioksīda emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu *HDV*.

4 COM(2017) 0279 final.

5 Direktīva 2011/76/ES.

6 Direktīva 2009/30/EK.

7 Direktīva 2009/33/EK.

8 Direktīva 2015/719/ES.

9 Direktīva 2014/94/ES.

10 COM(2015) 080 final.

11 COM(2016) 482 final.

Risinot problēmas, kas saistītas ar ES autobūves nozares tehnoloģisko un inovatīvo līderību, priekšlikums saskan ar Atjaunoto rūpniecības politikas stratēģiju[12], kurā uzsvērts, ka moderna un konkurētspējīga autobūves nozare ES ekonomikai ir svarīga. Turklāt, veicinot jaunu degvielas taupīšanas tehnoloģiju ieviešanu, priekšlikums arī palīdz sasniegt Savienības mērķus darbavietu un izaugsmes radīšanā.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Līguma par Eiropas Savienības darbību 191.–193. pants nosaka ES kompetences klimata pārmaiņu jomā. Jo īpaši minētie panti nodrošina juridisko pamatu rīcībai saistībā ar *HDV* degvielas patēriņu un CO_2 emisijām.

ES jau ir rīkojusies transportlīdzekļu CO_2 emisiju jomā, pieņemot Regulu (EK) 443/2009 un Regulu (ES) 510/2011, ar ko nosaka CO_2 emisiju robežvērtības vieglajiem automobiļiem un furgoniem. Komisija ir arī pieņēmusi priekšlikumu regulai par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu. Minēto regulu pamatā bija Līguma nodaļa par vidi, proti, LESD 192. pants.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

ES rīcības nepieciešamība

Klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma un vienlaicīgi arī kopīga ES un dalībvalstu kompetence. Arī kravas autotransporta nozarei ir pārrobežu dimensija, ņemot vērā tās sniegto konkrēto pakalpojumu. Preču pārvadāšana nenotiek tikai vienas valsts robežās, bet arī starp dalībvalstīm, un jāņem vērā arī tas, ka *HDV* var tirgot visā ES.

Līdz ar to rīcība ES līmenī ir pamatota, ņemot vērā gan klimata pārmaiņu pārrobežu ietekmi, gan nepieciešamību aizsargāt kravas autotransporta, tostarp arī *HDV*, pakalpojumus vienotajā tirgū.

Bez ES līmeņa rīcības, lai samazinātu *HDV* emisijas, būtu jāpaļaujas uz dalībvalstu iniciatīvām. Tomēr pašlaik daudzas dalībvalstis degvielai, ko izmanto *HDV* pārvadājumu nozarē, piemēro preferenciālu nodokļu režīmu, un ir maz signālu, ka tas nākotnē varētu mainīties. Pašreizējie degvielas nodokļa līmeņi nav izraisījuši nepieciešamo degvielas patēriņa efektivitātes pieaugumu.

Turklāt šāds lēmums ir dalībvalstu ziņā, un ir maz ticams, ka visas dalībvalstis kopā palielinās degvielas nodokļa līmeņus līdz tādam līmenim, kas varētu izraisīt ievērojamu efektivitātes uzlabojumu. Turklāt ES nodokļu politika ir atkarīga no vienprātības, un šo politikas jomu ir grūti saskaņot.

Šo iemeslu dēļ iespējamais degvielas nodokļu līmeņu pieaugums varētu būt tikai viens no papildu pasākumiem, bet ar to nevarētu aizstāt CO_2 emisijas standartu noteikšanu.

Turklāt, ja rīcība tiktu atstāta dalībvalstu ziņā, tiktu izveidotas dažādas nacionālās shēmas, piemēram, atkarībā no mērķrādītājiem, kas noteikti saskaņā ar Kopīgu centienu regulu. Tā rezultātā atšķirtos mērķu vērienīgums un uzbūves parametri, kas savukārt nozīmētu, ka ir vajadzīgi dažādi tehnoloģiskie risinājumi, kas samazinātu apjomradītus ietaupījumus un radītu fragmentāciju vienotajā tirgū.

[12] COM(2017) 479 final.

Tā kā ražotājiem ir atšķirīgas transportlīdzekļu tirgus daļas dažādās dalībvalstīs, dažādo nacionālo tiesību aktu ietekme uz tiem būtu atšķirīga, un tas, iespējams, varētu radīt konkurences izkropļojumus.

Tāpēc ir vajadzīga koordinēta un papildinoša rīcība Eiropas līmenī.

ES rīcības pievienotā vērtība

Ņemot vērā jaunu *HDV* pašreizējo vienoto tirgu, visrentablāk ir nodrošināt saskaņotu rīcību un noteikt CO_2 emisijas mērķrādītājus jauniem *HDV* ES līmenī. Pat ja visas dalībvalstis noteiktu regulatīvās prasības jaunu transportlīdzekļu CO_2 emisijām, vāja koordinācija starp valstīm varētu palielināt atbilstības nodrošināšanas izmaksas ražotājiem, kā arī mazināt stimulu konstruēt degvielas patēriņa ziņā efektīvus *HDV*, ņemot vērā Eiropas tirgus sadrumstalotību.

Papildu izmaksas, kas rastos no tā, ka nav kopīgu standartu un kopīgu tehnisku risinājumu vai transportlīdzekļu konfigurāciju, rastos gan sastāvdaļu piegādātājiem, gan transportlīdzekļu ražotājiem. Tomēr galu galā tās tiktu nodotas patērētājiem, kuriem būtu augstākas transportlīdzekļu izmaksas.

Lai autobūves nozare izdarītu lielus kapitālieguldījumus, kas ir vajadzīgi jaunu transportlīdzekļu degvielas ekonomijas maksimālai palielināšanai un pārejai uz alternatīvu jaudas pārvadu, tai ir nepieciešama pēc iespējas lielāka regulatīvā noteiktība. Savienības līmenī saskaņoti standarti sniegs šādu noteiktību uz ilgu plānošanas laiku, un tos nevarētu īstenot tikpat iedarbīgi un noteikti dalībvalstu līmenī.

- **Proporcionalitāte**

Politikas izvēle, uz kuru attiecas šis priekšlikums, tiecas regulēt CO_2 emisijas no *HDV*. Priekšlikums ir stingri vērsts uz to, kas nepieciešams izvirzīto mērķu sasniegšanai.

Turklāt priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu. Ar to tiek noteikti emisiju standarti rentablā veidā, lai panāktu vajadzīgo CO_2 emisiju samazinājumu no jauniem *HDV* saskaņā ar ES klimata un enerģētikas politikas satvaru laikposmam līdz 2030. gadam, vienlaikus nodrošinot pasākumu taisnīgu sadalījumu starp ražotājiem.

Šim priekšlikumam pievienotā ietekmes novērtējuma 7. nodaļā ir aplūkoti katras minētās politikas izvēles proporcionalitātes aspekti.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Regulu uzskata par piemērotu juridisko instrumentu, jo ar to tiek nodrošināts, ka ražotāji ievēro CO_2 emisiju standartus, turklāt nav jāveic transponēšana dalībvalstu tiesību aktos. ES mērķis attiecas uz visu Savienību. Tāpēc ir jānodrošina, ka visās dalībvalstīs piemēro vienotu pieeju. Turklāt, kā paskaidrots iepriekš, ir nepieciešama saskaņota pieeja, lai izvairītos no konkurences izkropļošanas un iekšējā tirgus sadrumstalotības riska.

Šāda izvēle saskan arī ar CO_2 emisijas standartiem, kas jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem noteikti Regulā (EK) 443/2009 un (ES) 510/2011.

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

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

Izvērtējumu nav iespējams veikt, ņemot vērā to, ka nav ES tiesību aktu, ar kuriem nosaka CO_2 emisiju standartus *HDV*.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Komisija vēlējās iegūt ieinteresēto personu atsauksmes un tam izmantoja šādus elementus:

(a) sabiedriskā apspriešana tiešsaistē (no 2017. gada 20. novembra līdz 2018. gada 29. janvārim);

(b) ieinteresēto personu darbseminārs (2018. gada 16. janvāris);

(c) sanāksmes ar attiecīgajām nozares asociācijām, kas pārstāv transportlīdzekļu ražotājus, sastāvdaļu un materiālu piegādātājus un degvielas piegādātājus;

(d) sanāksmes ar dalībvalstu iestādēm, transportlīdzekļu ražotājiem, piegādātājiem, sociālajiem partneriem un NVO;

(e) ieinteresēto personu un dalībvalstu iesniegtie nostājas dokumenti.

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām kopsavilkums ir sniegts šā priekšlikuma ietekmes novērtējuma 2. pielikumā.

Turpmāk sniegts kopsavilkums par galvenajiem rezultātiem, kas izriet no apspriešanās ar ieinteresētajām personām.

Atbildot uz jautājumu par to, kas, sākot ar svarīgāko, būtu to vēlamie risinājumi jaunu *HDV* CO_2 emisiju samazināšanai un dotu ieguldījumu 2030. gada enerģētikas un klimata mērķrādītāju sasniegšanā, visu ieinteresēto personu vēlamākais risinājums bija tiesību akts, ar kuru nosaka *HDV* CO_2 emisijas standartus ES līmenī.

Tomēr, lai arī visas pilsoniskās sabiedrības organizācijas dod priekšroku saistošiem *HDV* CO_2 emisijas samazinājuma mērķrādītājiem ES līmenī, daži *HDV* ražotāji un to asociācijas deva priekšroku citiem pasākumiem ar plašāku pieeju, tostarp tiesību aktam, kurā ES līmenī noteikta CO_2 marķēšanas shēma, pārvadājumu nozares iekļaušana ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, citi stimuli, piemēram, nodokļi nacionālā līmenī, vai maksas par ceļiem atkarībā no CO_2 emisijām.

Lai arī *HDV* CO_2 emisiju standartu noteikšana nav ražotāju vēlamākais risinājums, ražotāji ir ierosinājuši noteikt gan 2025., gan 2030. gada CO_2 emisijas mērķrādītājus citos ietekmes novērtējumā aplūkotos risinājumos un ir aicinājuši veikt 2030. gada mērķrādītāja pārskatīšanu 2020. gadu sākumā.

Vides jomas nevalstiskās organizācijas (NVO) atbalstīja vienota CO_2 mērķrādītāja piemērošanu no 2025. gada tādā līmenī, kas atbilst augstākiem risinājumiem, vienlaikus ierosinot 2030. gada mērķrādītāju noteikt vēlāk.

Attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem (BET/MET) ražotāji deva priekšroku superkredītu shēmai, kurā minētie transportlīdzekļi attiecībā uz konkrēta ražotāja CO_2 mērķrādītāju tiktu ieskaitīti vairākas reizes. Vides jomas NVO atbalstīja vai nu prasību, ar kuru ražotājiem būtu pienākums reģistrēt minimālu daļu BET/MET, vai elastīgu prasību, saskaņā ar kuru ražotāja CO_2 mērķrādītājs tiktu padarīts vieglāk sasniedzams, ja BET/MET daļa pārsniegtu līmeņatzīmi.

Visas ieinteresētās personas atbalstīja rentablu īstenošanu, un ražotāji deva priekšroku iespējami elastīgākajam risinājumam, bet NVO — tikai tirdzniecības shēmai. Lielākā daļa ieinteresēto personu atbalstīja tāda procesa izveidi, kurā tiek novērtēta sertificēto CO_2 emisiju reprezentativitāte salīdzinājumā ar reālajām emisijām.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Lai kvantitatīvi novērtētu politikas risinājumu ietekmi uz ekonomiku, sociālo jomu un vidi, ietekmes novērtējuma ziņojumā ir izmantots modeļu un izmaksu līkņu kopums, kas aptver plašu tehnoloģiju loku *HDV* CO_2 emisiju samazināšanai.

Minētās izmaksu līknes, kurās redzams CO_2 samazināšanas potenciāls un izmaksas vairāk nekā 50 tehnoloģijām, tika izstrādātas kā daļa no pētījuma, ko veica Komisijas līgumdarbinieki[13] un *JRC*[14].

PRIMES-TREMOVE modeli izmanto, lai paredzētu autopārvadājumu nozares attīstību vairākos scenārijos. Šo modeli Komisija pastāvīgi izmanto klimata, enerģētikas un transporta jomu iniciatīvās. Turklāt, tika izmantots *JRC* ĢD izstrādātais *DIONE* modelis, lai novērtētu izmaksas, un *EXIOMOD* makroekonomikas modelis, lai kvantitatīvi novērtētu ietekmi uz IKP un nozares apgrozījumu.

Papildu informācija tika iegūta papildpētījumos, kurus veica ārējie līgumslēdzēji, un no *JRC* iesaistīšanas, jo īpaši šādos jautājumos:

- elementi, kas potenciāli ietekmē rūpniecības konkurētspēju un nodarbinātību;
- dažādu regulatīvo pieeju, regulatīvās metrikas un iespējamo struktūras elementu (kārtības) ietekme;
- ietekme uz SEG un piesārņotāju emisijām.

Informācija par izmantotajiem datiem un analītiskajiem modeļiem ir sniegta ietekmes novērtējuma 6. nodaļā un 4. pielikumā.

- **Ietekmes novērtējums**

Šim priekšlikumam pievienotais ietekmes novērtējums ir sagatavots un izstrādāts saskaņā ar piemērojamām Labāka regulējuma pamatnostādnēm. Regulējuma kontroles padome 2018. gada 4. aprīlī sniedza negatīvu atzinumu par pirmo projektu.

Pārskatītajā redakcijā ir iekļauti padomes ieteiktie uzlabojumi. Uzlabojumi attiecas uz šādiem galvenajiem elementiem: 1) tirgus nepilnību analīzes skaidrojumi un paplašināšana, jo īpaši attiecībā uz tirgus informācijas asimetriju; 2) sīkāka analīze, labāks informācijas izklāsts un precizējumi par viegli pieejamām un gaidāmajām tehnoloģijām, kā arī ar tām saistītā nenoteiktība, tostarp apkopojoša tabula ar tehnoloģijām; 3) labāks informācijas izklāsts par Komisijas agrāko un turpmāko stratēģiju *HDV* CO_2 emisiju samazināšanā līdz 2030. gadam; 4) plašāka informācija par pamatpieņēmumiem, kas ir gaidāmo ietaupījumu aprēķinu pamatā.

Ietekmes novērtējuma projekta otrā redakcija 2018. gada 19. aprīlī saņēma pozitīvu minētās padomes atzinumu. Galīgajā redakcijā ir iekļauti papildu uzlabojumi, ko padome ieteica galīgajā atzinumā: 1) plašāka informācija par to, cik svarīgs ir ar mērīšanu, sertifikāciju, monitoringu un ziņošanu saistītais darbs, lai varētu veikt CO_2 emisiju regulēšanu *HDV* nozarē; 2) labāk skaidrojumi par inerces trūkumu jaunu degvielu taupošu tehnoloģiju izstrādē un par to, kā transporta tirgus nenoteiktība liek operatoriem veikt mazākus ieguldījumus degvielas taupīšanas tehnoloģijās.

Politikas risinājumi

---

[13] "*Heavy Duty Vehicles - support for preparation of impact assessment for CO_2*" — vēl nepublicēts pētījums, ko Komisijas vajadzībām veica *TNO, TUG, CE Delft* un *ICCT*.

[14] "*Heavy Duty Vehicles CO_2 Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model*" — vēl nepublicēts *JRC* pētījums.

Lai varētu risināt konstatētās problēmas un sasniegt politikas mērķus, ietekmes novērtējumā apsvērtie politikas risinājuma varianti ir iedalīti piecās pamatgrupās.

1) ES autoparka CO_2 emisijas mērķrādītāji (tvērums, mērīšana, mērvienības, līmenis, laiks)

Nosakot ES autoparka CO_2 emisijas mērķrādītājus, tika ņemti vērā šādi aspekti: tvērums, mērīšana, mērvienības, līmenis un laiks.

Attiecībā uz priekšlikuma tvērumu tika apsvērts vai nu ietvert četras transportlīdzekļu pamatgrupas, uz kurām Sertifikācijas regula attiektos no 2019. gada 1. janvāra, vai ietvert tikai lielāko grupu, abos gadījumos izmantojot nokomplektētu transportlīdzekļu CO_2 standartus. Trešais analizētais risinājums bija tikai motora CO_2 standartu pievienošana.

Vēlamais risinājums ir ietvert četras transportlīdzekļu grupas ar visaugstākajām CO_2 emisijām, piemērojot nokomplektētu transportlīdzekļu CO_2 standartus. Tas nodrošinās maksimālu iedarbīgumu saistībā ar ieguvumiem vides jomā un pievienoto vērtību.

Attiecībā uz mērķrādītāju mērīšanu tika apsvērts izmantot pieeju "no uzpildes līdz patēriņam" (*Tank-to-Wheel*, NULP) un "no ieguves līdz patēriņam" (*Well-To-Wheel*, NILP). Attiecībā uz mērķrādītāju izteikšanu mērvienībās tika apsvērti trīs risinājumi, un katra no tām *HDV* lietderību atspoguļo atšķirīgā pakāpē.

Vēlamais risinājums ir izmantot NULP pieeju, mērķrādītājus izsakot g CO_2/tkm. Tas nodrošinās saskanību ar pašreizējo regulatīvo praksi, izvairoties no dubultās regulēšanas un neskaidrībām par pienākumiem starp ražotājiem un degvielas piegādātājiem. Mērvienībā pilnībā ņemta vērā attiecīgo kravas automobiļu lietderība.

Tika novērtēti plašs mērķrādītāju līmeņu un dažādu laiku diapazons, aptverot ieinteresēto personu paustās nostājas.

Ņemot vērā veikto analīzi, vēlamais risinājums ir noteikt saistošus CO_2 mērķrādītājus no 2025. gada, samazinot emisijas salīdzinājumā ar 2019. gada līmeņiem un pamatojoties uz viegli pieejamu rentablu tehnoloģiju ieviešanu. Attiecībā uz 2030. gadu neskaidrības par tādu modernāku tehnoloģiju ieviešanu, kuras vēl nav viegli pieejamas, ir augstākas. Tāpēc vēlamais risinājums ir 2030. gadam noteikt tikai vēlamo mērķrādītāju. Tādējādi 2022. gadā būtu jāveic agrīnā pārskatīšana, kurā: i) obligāto mērķrādītāju nosaka arī 2030. gadam; ii) novērtē īstenošanas kārtību; iii) pārskata tvērumu, lai ietvertu mazākus kravas automobiļus, kā arī autobusus, tālsatiksmes autobusus un piekabes.

Šāda pieeja nodrošinās skaidru un agrīnu signālu investīcijām vidēja termiņa perspektīvā un palīdzēs dalībvalstīm sasniegt mērķrādītājus, kas noteikti saskaņā ar Kopīgu centienu regulu.

2) ES autoparka mērķrādītāja sadalījums starp transportlīdzekļu grupām un ražotājiem

Lai arī ar visa ES autoparka CO_2 mērķrādītāju tiek noteikta vispārējā politikas vērienīguma pakāpe, tās praktiskajā pielietošanā ir jāņem vērā ražotāju autoparku sastāvs atkarībā no tā sadalījuma pa dažādām transportlīdzekļu grupām. Mērķrādītāja izpilde būs jāpierāda ražotāja līmenī. Attiecībā uz sadalījumu tika apsvērti atsevišķi mērķrādītāji *HDV* apakšgrupām vai atsevišķs mērķrādītājs katram ražotājam, tos aprēķinot kā svērto vidējo vērtību no visiem apakšgrupu mērķrādītājiem un ņemot vērā transportlīdzekļu skaitu katrā apakšgrupā un to lietderību.

Vēlamais risinājums ir viens svērtais vidējais mērķrādītājs katram ražotājam. Šis risinājums ir visiedarbīgākais un proporcionālākais. Tas nodrošina elastību, jo zemākus transportlīdzekļu

rezultātus konkrētā apakšgrupā ir iespējams līdzsvarot ar augstākiem rezultātiem citā transportlīdzekļu apakšgrupā.

3) Stimuli bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem (BET/MET)

Ietekmes novērtējumā tika aplūkoti četri konkrētu stimulu veidi attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem (BET/MET). Tie bija superkredīti, vienvirziena vai divvirzienu kredītsistēma, kas saistīta ar mērķrādītājiem, kā arī pilnvarojums.

Turklāt tika novērtēts variants, kurā BET/MET stimuls tiek attiecināts arī uz citiem *HDV*, piemēram, autobusiem un mazākiem kravas automobiļiem, kuriem CO_2 mērķrādītāji sākotnēji netiktu piemēroti.

Vēlamākais risinājums ir izveidot BET/MET stimulu superkredītu veidā, paredzot pietiekamus aizsardzības pasākumus, lai novērstu CO_2 mērķrādītāju vājināšanos. Šis ir visiedarbīgākais risinājums, ņemot vērā izstrādes īpašo stāvokli un bezemisiju un mazemisiju tehnoloģiju ieviešanos *HDV* nozarē.

4) Rentablas īstenošanas elementi

Tika apsvērti dažādi elementi, kas nodrošinātu rentablu īstenošanu. Tajos ietilpst 1) atbrīvojumi profesionāliem transportlīdzekļiem, piem., celtniecībā izmantotiem transportlīdzekļiem, kravas automobiļiem atkritumu savākšanai, 2) apvienošana grupā, 3) tirdzniecība un 4) uzkrāšana un aizņemšanās.

Ņemot vērā profesionālo transportlīdzekļu CO_2 emisijas samazinājuma rentabilitātes ierobežoto potenciālu, kura pamatā ir zemais nobraukums un lietderība salīdzinājumā ar citiem *HDV*, vēlamākais risinājums ir atbrīvot šos transportlīdzekļus no CO_2 emisiju samazinājuma mērķrādītāju piemērošanas.

Attiecībā uz elastību vēlamais risinājums ir paredzēt iespēju uzkrāt un aizņemties CO_2 kredītvienības dažādos atbilstības gados, tostarp paredzēt aizsardzības pasākumus, lai garantētu tiesību akta vidisko iedarbību. Šis risinājums ir visiedarbīgākais, un tas rada vismazākos tirgus izkropļojumus.

5) Ar pārvaldību saistīti jautājumi

CO_2 mērķrādītāju iedarbīgums uz reālo emisiju samazinājumu ir atkarīgs, pirmkārt, no *VECTO* simulācijas rīka rezultātu reprezentativitātes attiecībā uz vidējiem rādītājiem reālos braukšanas apstākļos un, otrkārt, no tā, cik lielā mērā tirgū laistie *HDV* atbilst tiem atsauces transportlīdzekļiem, kas testēti tipa apstiprināšanas laikā. Apsvērtie risinājumi saistīti ar emisijām reālos apstākļos, tirgus pārraudzību un sodiem.

Vēlamais risinājums ir šāds:

(a) atļaut ražotāju ziņoto un ar obligātajām degvielas patēriņa standarta mērierīcēm izmērīto reālo degvielas patēriņa datu vākšanu, publicēšanu un monitoringu;

(b) ieviest ekspluatācijas atbilstības testus un atļaut ziņot par novirzēm, un ieviest korekcijas mehānismu;

(c) piemērot finansiālus sodus, ja netiek ievēroti CO_2 mērķrādītāji.

Minētie risinājumi palielinās tiesību akta iedarbību, efektivitāti un pievienoto vērtību.

Atsauce uz ietekmes novērtējuma kopsavilkumu: SWD(2018)186.

Atsauce uz Regulējuma kontroles padomes atzinumu: SEC(2018) 233.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

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

Ietekmes novērtējumā arī analizēts, kā varētu vienkāršot tiesību aktus un samazināt liekās administratīvā sloga izmaksas.

Atbrīvojumi no CO_2 emisiju standartiem ir paredzēti profesionāliem transportlīdzekļiem.

Turklāt priekšlikumā iekļauti vairāki elementi, kas nodrošina rentablu īstenošanu, piemēram, uzkrāšana un aizņemšanās, kas ražotājiem samazina atbilstības nodrošināšanas izmaksas.

Ierosinātās superkredītu sistēmas īstenošana attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem nerada papildu administratīvo slogu, jo nav nepieciešama papildu ziņošana.

Pārvaldības risinājumu ietekme administratīvā sloga ziņā būs atkarīga no konkrētiem īstenošanas pasākumiem.

Iniciatīva pati par sevi neradīs papildu administratīvās izmaksas tipa apstiprinātājām iestādēm. Saistībā ar šiem priekšlikumiem ir ņemtas vērā izmaksas, kas saistītas ar sertifikāciju, un CO_2 emisiju datu monitorings un ziņošana.

- **Pamattiesības**

Šajā priekšlikumā tiek ievērotas pamattiesības, un tas atbilst principiem, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Ietekme uz budžetu, kas izriet no ierosinātās regulas īstenošanas, ir ļoti ierobežota (sīkāku informāciju skatīt pievienotajā tiesību akta finanšu pārskatā).

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un pārskatu sniegšanas kārtība**

Priekšlikuma pamatā ir Sertifikācijas regula[15] un Monitoringa un ziņošanas regula[16].

Piemērojot pēdējo minēto tiesību aktu, Eiropas Vides aģentūra (EVA) nacionālo iestāžu reģistrācijas datus apvienos ar ražotāju monitoringa datiem un par katru ražotāju un transportlīdzekļu grupu publicēs ikgadējus monitoringa datus par katru sertificētu jaunu transportlīdzekli, kas reģistrēts ES.

Turklāt šajā ietekmes novērtējumā ir izklāstīta iespēja papildināt ierosināto Regulu par *HDV* CO_2 emisiju datu monitoringu un ziņošanu ar šādiem diviem papildu monitoringa pasākumiem:

- ražotāju ziņoto un ar obligātajām degvielas patēriņa mērierīcēm izmērīto reālo degvielas patēriņa datu vākšana, publicēšana un monitorings;
- ekspluatācijas atbilstības testu ieviešana un pienākums ziņot par novirzēm no tipa apstiprinājuma vērtībām, vienlaikus izmantojot korektīvu mehānismu.

[15] Komisijas Regula (ES) 2017/2400 par oglekļa dioksīda emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu *HDV*.

[16] COM(2017) 0279 final.

Šādi papildu monitoringa pasākumi stiprinātu monitoringa procesu un nodrošinātu ierosinātās leģislatīvās iniciatīvas iedarbīgumu.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. pants. Priekšmets

Šajā pantā ir izklāstīts šīs regulas mērķis, proti, palīdzēt sasniegt CO_2 emisiju samazinājumus, kas saskaņā ar Kopīgu centienu regulu ir paredzēti kā emisijas samazinājumi autotransporta nozarē. Tajā ir norādīti arī relatīvie samazinājuma mērķi, kas jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu Savienības autoparkā jāsasniedz laikposmā no 2025. gada līdz 2029. gadam. Tajā paredzēts vēlamais 2030. gada mērķrādītājs, kurš būtu jānosaka pēc pārskatīšanas 2022. gadā.

Mērķrādītāji ir izteikti kā vidējo īpatnējo emisiju relatīvais samazinājums transportlīdzekļiem, kas reģistrēti 2019. gadā, kurš ir pirmais gads, par kuru būs pieejami oficiālie pārraudzīto CO_2 emisiju dati. Mērķrādītājus attiecina uz katru transportlīdzekļa apakšgrupu, kā noteikts I pielikuma 1. iedaļā. Profesionāliem transportlīdzekļiem (piem., kravas automobiļiem atkritumu savākšanai un celtniecībā izmantotiem kravas automobiļiem) nav tāds pats CO_2 samazinājuma potenciāls kā lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ko izmanto preču piegādē, un tāpēc tie netiek ņemti vērā CO_2 atsauces emisiju aprēķināšanā.

CO_2 atsauces emisijas nosaka atbilstoši I pielikuma 3. iedaļai.

2. pants. Darbības joma

Šajā pantā ir definēti transportlīdzekļi, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, atsaucoties uz attiecīgajām kategorijām, kas noteiktas tipa apstiprinājuma tiesību aktos, un četrām transportlīdzekļu grupām, par kurām no 2019. gada būs pieejami sertificēti CO_2 emisiju dati. CO_2 samazinājuma prasība neattieksies uz M2 (autobusi) un M3 (tālsatiksmes autobusi) kategorijas transportlīdzekļiem un N (kravas automobiļi) kategorijas transportlīdzekļiem, kuri nav iepriekš minētajās četrās transportlīdzekļu grupās, bet tie būtu jāņem vērā saistībā ar stimuliem, ko piešķir bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem (sk. 5. pantu).

Turklāt šajā noteikumā paredzēts, kad šajā regulā transportlīdzekli uzskata par jaunu reģistrētu transportlīdzekli.

3. pants. Definīcijas

Šajā pantā ir noteiktas definīcijas, kas piemērojamas šajā regulā.

4. pants. Ražotāja vidējās īpatnējās emisijas

Saskaņā ar šo pantu Komisija katru gadu nosaka un publicē vidējās īpatnējās CO_2 emisijas katram ražotājam, sākot no 2019. gada. Datus, kas izmantoti par pamatu vidējo emisiju aprēķināšanai, saskaņā ar Regulu (ES) Nr..../2018 paziņo attiecīgie ražotāji. Lai atspoguļotu transportlīdzekļu lietderību un specifiku, atsevišķus lielas noslodzes transportlīdzekļus iekļauj dažādās transportlīdzekļu apakšgrupās, ja ekspluatācijas profiliem (t. i., transportlīdzekļa lietojums), lietderīgai slodzei un ikgadējam nobraukumam piemēro īpašus svērumus. Turklāt ņem vērā katra ražotāja transportlīdzekļu daļu katrā transportlīdzekļu apakšgrupā. N2 un N3 kategorijas profesionāliem transportlīdzekļiem (piem., kravas automobiļiem atkritumu savākšanai un celtniecībā izmantotiem kravas automobiļiem) nav tāds pats CO_2 samazinājuma potenciāls kā lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ko izmanto preču piegādē, un tāpēc tie netiek ņemti vērā vidējās vērtības aprēķināšanā. Vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanas formula ir noteikta I pielikuma 2. iedaļā.

5. pants. Bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi

Lai stimulētu bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanu, minētie transportlīdzekļi, nosakot ražotāja vidējās īpatnējās emisijas, no 2019. gada tiks ieskaitīti vairākkārt. Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ražotāji saņems "superkredītus" par katru tirgū laisto bezemisijas un mazemisijas transportlīdzekli; attiecīgais koeficients būs atkarīgs no transportlīdzekļa CO_2 emisijām.

Īpašs stimuls ir paredzēts M2 (autobusi) un M3 (tālsatiksmes autobusi) kategorijas bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kā arī dažiem N (mazie kravas automobiļi) kategorijas transportlīdzekļiem, tostarp bezemisiju profesionāliem transportlīdzekļiem. Lai arī uz minēto kategoriju transportlīdzekļiem neattiecas šajā regulā noteiktās CO_2 samazinājuma prasības, tos tomēr ņem vērā, kad tiek aprēķināts bezemisiju un mazemisiju koeficients.

Mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi ir lielas noslodzes transportlīdzekļi, kuru īpatnējās emisijas ir zem 350g CO_2/km, t. i., aptuveni mazāk nekā puse no vidējām autoparka emisijām.

Lai saglabātu mērķrādītāju vidisko integritāti, ražotāju vidējo īpatnējo emisiju samazināšanai, izmantojot bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu stimulēšanas shēmu, būtu jānosaka maksimālā robežvērtība.

Bezemisiju un mazemisiju koeficienta aprēķināšanas formula ir noteikta I pielikuma 2.3. punktā.

6. pants. Ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītāji

Šajā pantā noteikts, kā aprēķina ražotāja ikgadējo īpatnējo emisiju mērķrādītāju iepriekšējam kalendārajam gadam, sākot no 2026. gada. Tāpēc pirmie ikgadējie mērķrādītāji tiks noteikti 2025. gadam. Mērķrādītājos ņem vērā vispārējos samazinājuma mērķus respektīvi 2025. gadam un 2030. gadam, kā arī dažādu lielas noslodzes transportlīdzekļu lietojumu un īpatnības tāpat kā vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā. Tādējādi ražotāja ikgadējos īpatnējās emisijas mērķrādītājus aprēķina kā to mērķrādītāju vidēji svērto vērtību, kuri noteikti katrai transportlīdzekļu apakšgrupai.

Īpatnējās emisijas mērķrādītāja aprēķināšanas formula ir noteikta I pielikuma 4. iedaļā.

7. pants. Emisijas kredītvienības un parādvienības

Šajā pantā izklāstīts "uzkrāšanas un aizņemšanās" mehānisms, ar kuru ražotāji var līdzsvarot zemākus īpatnējās emisijas mērķrādītāja rezultātus vienā gadā ar augstākiem rezultātiem citā gadā. Šajā sakarā ražotājs var "uzkrāt" emisijas kredītvienības, ja tā emisijas ir zemākas nekā samazinājuma trajektorija, kas noteikta kā lineāra trajektorija no 2019. gada atsauces CO_2 emisijām uz 2025. gada mērķrādītājiem un no 2025. gada mērķrādītājiem uz 2030. gada mērķrādītājiem. Divas dažādās trajektorijas ir vajadzīgas, lai ņemtu vērā to, ka taišņu slīpums var atšķirties atkarībā no mērķrādītājiem, kas noteikti 2025. un 2030. gadam. Lai stimulētu emisiju samazinājumus agrāk, emisiju kredītvienības var iegūt jau no 2019. gada līdz 2024. gadam un arī laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam. Emisijas kredītvienības, kas iegūtas no 2019. gada līdz 2024. gadam, ņemtas vērā tikai tad, kad tiek vērtēta ražotāja atbilstība īpatnējās emisijas mērķrādītājam 2025. gadā. Šajā laikposmā iegūto kredītvienību pārcelšana netiks atļauta. Emisijas kredītvienības var iegūt un izmantot no 2025. gada līdz 2029. gadam. Ja ražotājs kādā no gadiem laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam pārsniedz savu mērķrādītāju, ražotājs var iegūt ierobežota apmēra emisiju parādvienību, kuras jāatmaksā ne vēlāk kā 2029. gadā. Kopējās emisijas parādvienības nedrīkst pārsniegt 5 % no ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītāja 2025. gadā, jo citādi tam tiks piemērota emisiju pārsnieguma maksa atbilstoši 8. pantam.

Emisiju kredītvienības un parādvienības ir elementi, kas noteikti aprēķinu vajadzībām, bet tos neuzskata par aktīviem, kas ir pārnesami vai pakļauti fiskāliem pasākumiem.

CO_2 samazinājuma trajektorijas un emisijas kredītvienību un parādvienību aprēķināšanas formula ir noteikta I pielikuma 5. iedaļā.

8. pants. Atbilstība īpatnējās emisijas mērķrādītājiem

Ja, ņemot vērā emisijas kredītvienības un parādvienības, kas iegūtas saskaņā ar 7. pantu, tiek konstatēts, ka ražotājs ir pārsniedzis atļautās emisijas, Komisija piemēro naudas sodu, kas izpaužas kā maksa par emisiju pārsniegumu. Maksas līmenis ir 6800 EUR par g/tkm, kas ir līdzvērtīga 570 EUR par g/km, pamatojoties uz 12 tonnu vidējo lietderīgo slodzi, un šāds emisiju pārsniegums atspoguļo robežizmaksas par CO_2 samazinošām tehnoloģijām.

Emisiju pārsnieguma aprēķināšanas formula ir noteikta I pielikuma 6. sadaļā. Šīs maksas iekasēšanas metodes tiks noteiktas īstenošanas aktā.

9. pants. Monitoringa datu verifikācija

Šajā pantā noteikts mehānisms, ar ko ievieš ekspluatācijas atbilstības pārbaužu procedūru, kurā uz tipa apstiprināšanas tiesību aktu pamata pārbauda lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju vērtības. Tipa apstiprinātājām iestādēm būs jāsniedz ziņojums par visām konstatētajām novirzēm, savukārt Komisijai tās būs jāņem vērā, pārbaudot ražotāja atbilstību mērķrādītājiem. Šajā noteikumā Komisijai ir dots pilnvarojums izstrādāt šo procedūru sīkāk, pieņemot īstenošanas aktu.

10. pants. Datu un ražotāja rezultātu publicēšana

Šajā pantā uzskaitīti dati, ko Komisija publicē attiecībā uz ražotāja atbilstību ikgadējam mērķrādītājam (t. i., ikgadējais monitoringa lēmums).

Ar šo pantu Komisija ir pilnvarota pielāgot 2019. gada CO_2 atsauces emisijas atbilstoši skaidri definētām procedūrām (kas noteiktas 12. pantā un II pielikumā), lai atspoguļotu lietderīgās slodzes vērtības pielāgojumus vai izmaiņas tipa apstiprināšanas procedūrā, kam var būt vērā ņemama ietekme uz CO_2 emisijām, kas noteiktas lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Pielāgojums ietekmēs ražotāju īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķināšanu nākamajā gadā pēc tā pieņemšanas.

11. pants. Reālās CO_2 emisijas un energopatēriņš

Ar šo pantu Komisija ir pilnvarota pārraudzīt un novērtēt, vai CO_2 emisijas vērtības, kas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 iegūtas ar *VECTO* simulācijas rīku, ir reprezentatīvas. Šajā nolūkā Komisijai vajadzētu būt pilnvarām pieprasīt, lai dalībvalstis un ražotāji savāc un paziņo reālos datus. Šī pieeja atbilst tai, kas ierosināta attiecībā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem, un pirmais solis ir obligātu standartizētu degvielas patēriņa skaitītāju ieviešana lielas noslodzes transportlīdzekļos.

12. pants. I un II pielikuma pielāgojumi

Tehnikas attīstība un izmaiņas tipa apstiprināšanas procedūrā var ietekmēt oficiālo CO_2 emisiju līmeni, kas noteikts lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri ir šīs regulas darbības jomā. Lai šādas izmaiņas tiktu apsvērtas, šajā pantā Komisijai ir piešķirtas pilnvaras pielāgot dažus tehniskos parametrus, kas noteikti I un II pielikumā, tostarp pieņemt metodiku, ar kuru nosaka reprezentatīvu transportlīdzekli katrā transportlīdzekļu apakšgrupā, uz kura pamata minētās izmaiņas tiktu novērtētas. Ierosinātie pielāgojumi atbilst soļiem, kas skaidri definēti II pielikuma 1. un 2. iedaļā.

13. pants Pārskatīšana un ziņojumi

Šajā pantā noteikts, ka Komisijai līdz 2022. gadam ir jāsniedz ziņojums par šīs regulas iedarbīgumu. Ziņojumā būtu jāaplūko emisiju samazinājuma mērķrādītājs 2030. gadam, kā arī samazinājuma mērķrādītāju noteikšana citiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, uz kuriem samazinājuma prasības vēl neattiecas. Ziņojumā būtu jāietver arī kārtības iedarbīgums, t. i., bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu stimulācijas sistēma un "uzkrāšanas un aizņemšanās" mehānisms, kā arī jāapsver nepieciešamība šādu kārtību izmantot pēc 2030. gada. Attiecīgā gadījumā ziņojumam būtu jāpievieno priekšlikums par šīs regulas grozījumiem.

14. un 15. pants. Komitejas procedūra un pilnvaru deleģēšana

Šie ir standarta noteikumi par komitejas procedūru un pilnvaru deleģēšanu.

16. pants. Grozījumi Regulā (EK) Nr. 595/2009

Šā grozījuma mērķis ir ieviest Regulā (EK) Nr. 595/2009 ("Euro 6" emisiju tipa apstiprinājuma regula) juridisko pamatu, atbilstīgi kuram Komisija izstrādātu ekspluatācijas atbilstības pārbaudes procedūru, ar kuru verificēt lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijas. Šī procedūra ir būtiska sekmīgai tirgus uzraudzībai saistībā ar tipa apstiprinājuma sistēmu un CO_2 emisiju vērtībām, kas izmantotas, lai pierādītu mērķrādītāju izpildi.

I PIELIKUMS

I pielikumā noteiktas tehniskās prasības un aprēķinu formulas šādiem elementiem:

- transportlīdzekļu apakšgrupām,
- ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanai,
- CO_2 atsauces emisiju aprēķināšanai,
- ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītāja aprēķināšanai,
- CO_2 samazinājuma trajektorijas un emisijas kredītvienību un parādvienību aprēķināšanai,
- ražotāja pārsniegto emisiju noteikšanai.

II PIELIKUMS

II pielikumā noteiktas procedūras CO_2 atsauces emisiju pielāgošanai, t. i., lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficienti (1. iedaļa) un metodika, kuru izmanto, lai ņemtu vērā izmaiņas tipa apstiprināšanas procedūrās (2. iedaļa).

2018/0143 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko nosaka CO_2 emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem

(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[17],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[18],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģijā ir noteikts skaidrs mērķis: līdz gadsimta vidum transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju līmenim jābūt vismaz par 60 % zemākam nekā 1990. gadā, un ir jāuzņem kurss uz nulles emisiju. Turklāt nekavējoties krasi jāsamazina transporta radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas apdraud mūsu veselību.

(2) Ievērojot Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģiju, Komisija 2017. gada maijā[19] un novembrī[20] pieņēma divas mobilitātes paketes. Minētajās paketēs noteikta pozitīva dienaskārtība par to, kā izpildīt Mazemisijas mobilitātes stratēģiju un nodrošināt netraucētu pāreju uz tīru, konkurētspējīgu un satīklotu mobilitāti visiem.

(3) Šī regula ir trešās "Eiropa kustībā" paketes daļa, kas palīdz īstenot 2017. gada septembra jauno rūpniecības politikas stratēģiju[21], un ar to ir paredzēts pabeigt procesu, kurā Savienība spēs pilnībā izmantot labumus, ko sniedz mobilitātes modernizācija un dekarbonizācija. Paketes mērķis ir padarīt Eiropas mobilitāti drošāku un pieejamāku, Eiropas rūpniecību — konkurētspējīgāku, Eiropas darbavietas — aizsargātākas un mobilitātes sistēmu — tīrāku un pielāgotāku klimata pārmaiņu mazināšanai. Tam būs nepieciešama pilnīga Savienības, dalībvalstu un ieinteresēto personu apņemšanās, jo īpaši pastiprināt centienus samazināt CO_2 emisijas un gaisa piesārņojumu.

---

17 OV C , , . lpp.

18 OV C , , . lpp.

19 Eiropa kustībā: dienaskārtība sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un satīklotu mobilitāti visiem (COM(2017) 283 final).

20 Mazemisiju mobilitātes realizācija: Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus (COM(2017) 675 final).

21 Investīcijas gudrā, novatoriskā un ilgtspējīgā rūpniecībā. Atjauninātā ES rūpniecības politikas stratēģija (COM(2017) 0479 final).

(4) Šajā regulā kopā ar CO_2 emisijas standartiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem[22] ir paredzēts skaidrs ceļš CO_2 emisiju samazināšanai autotransporta nozarē, un šī regula palīdz sasniegt saistošo mērķrādītāju visā iekšzemes ekonomikā kopā līdz 2030. gadam par 40 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas salīdzinājumā ar 1990. gadu; tas ir atbalstīts Eiropadomes 2014. gada 23.–24. oktobra secinājumos un apstiprināts kā Savienības iecerētais nacionāli noteiktais devums saskaņā ar Parīzes nolīgumu Vides padomes 2015. gada 6. marta sanāksmē.

(5) Ar Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumiem ir atbalstīts siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums par 30 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gadu nozarēs, kas neietilps Savienības emisiju tirdzniecības sistēmā. Autotransports veido lielu daļu no minēto nozaru emisijām, un tā emisijas aizvien ir ievērojami virs 1990. gada līmeņiem. Ja autotransporta emisijas pieaugtu vēl vairāk, šāds pieaugums atsvērtu samazinājumus, ko klimata pārmaiņu mazināšanā guvušas citas nozares.

(6) Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumos uzsvērts, ka ir svarīgi samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un ar atkarību no fosilā kurināmā saistītos riskus transporta nozarē, šajā nolūkā izmantojot visaptverošu un tehnoloģiju ziņā neitrālu pieeju, lai arī pēc 2020. gada veicinātu emisiju samazināšanu un energoefektivitāti transporta nozarē, popularizētu elektriskos transportlīdzekļus un atjaunojamos energoresursus transporta jomā.

(7) Energoefektivitāte, kas palīdz iegrožot pieprasījumu, ir viens no 2015. gada 25. februārī pieņemtās Enerģētikas savienības stratēģijas pieciem savstarpēji pastiprinošiem un cieši saistītiem aspektiem nolūkā nodrošināt Savienības patērētājiem drošu, ilgtspējīgu, konkurētspējīgu un cenas ziņā pieejamu enerģiju. Enerģētikas savienības stratēģijā teikts, ka, lai gan enerģija lietderīgāk jātērē visās ekonomikas nozarēs, tieši transporta nozarei piemīt milzīgs energoefektivitātes uzlabošanas potenciāls.

(8) CO_2 emisijas no lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, veido aptuveni 6 % no kopējām CO_2 emisijām Savienībā un aptuveni 25 % no kopējām autotransporta CO_2 emisijām. Bez turpmākas rīcības gaidāms, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu emisiju daļa laikposmā no 2010. līdz 2030. gadam pieaugs par 9 %. Šobrīd Savienības tiesību aktos prasības par CO_2 samazināšanu lielas noslodzes transportlīdzekļiem nav noteiktas.

(9) Lai pilnībā izmantotu minēto energoefektivitātes potenciālu un nodrošinātu, ka autotransporta nozare dod ieguldījumu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumos, par kuriem panākta vienošanās, ir lietderīgi papildināt spēkā esošos CO_2 emisijas standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, nosakot CO_2 emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētie standarti būs inovācijas veicinātājs saistībā ar degvielu taupošām tehnoloģijām, kas palīdzēs nostiprināt Savienības ražotāju un piegādātāju tehnoloģisko līderību.

(10) Ņemot vērā to, ka klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, un to, ka ir jāaizsargā labi funkcionējošs autotransporta pakalpojumu, kā arī lielas noslodzes

[22] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. .../..., ar ko nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju samazināšanai un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (OV L, ..., ..., ... lpp.).

transportlīdzekļu vienotais tirgus, CO_2 emisijas standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir lietderīgi noteikt Savienības līmenī. Minētie standarti būtu jāveido tā, lai tie neskartu konkurences tiesības.

(11) Definējot samazinājuma līmeņus, kas Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparkam būtu jāsasniedz, būtu jāņem vērā minēto samazinājuma līmeņu iedarbīgums attiecībā uz rentablu ieguldījumu to nozaru emisiju samazināšanā līdz 2030. gadam, kuras ietvertas Regulā (ES) Nr. .../2018 [Kopīgu centienu regula], kā arī būtu jāņem vērā radītās izmaksas un ietaupījumi sabiedrībai, ražotājiem, pārvadājumu uzņēmumiem, patērētājiem, kā arī tiešā un netiešā ietekme uz nodarbinātību, inovāciju un papildu ieguvumi, kas izpaužas kā mazāks gaisa piesārņojums un enerģētiskā drošība.

(12) Jauna procedūra, ar kuru nosaka atsevišķu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijas un degvielas patēriņu, ir ieviesta kā daļa no Regulas (EK) Nr. 595/2009[23] īstenošanas. Komisijas Regulā (ES) 2017/2400[24] ir paredzēta metodika, kuras pamatā ir *VECTO* rīka izmantošana un ar kuru var simulēt nokomplektētu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijas un degvielas patēriņu. Minētā metodika ļauj ņemt vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē pastāvošo dažādību un atsevišķu transportlīdzekļu plašās pielāgošanas iespējas. Pirmajā posmā no 2019. gada 1. janvāra CO_2 emisijas nosaka četrām lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, kurās tiek radīti aptuveni 65–70 % no visām Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka CO_2 emisijām.

(13) Lai ņemtu vērā inovāciju un tādu jaunu tehnoloģiju ieviešanu, kas uzlabo lielas noslodzes transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitāti, *VECTO* simulācijas rīks, kā arī Regula (ES) 2017/2400 tiks pastāvīgi un laikus atjaunināti.

(14) CO_2 emisiju datus, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400, pārrauga atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. .../2018[25]. Uz minēto datu pamata būtu jānosaka samazinājuma mērķrādītāji, kas jāsasniedz četrām lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, kuras rada vislielākās emisijas Savienībā, kā arī būtu jānosaka ražotāju vidējās īpatnējās emisijas konkrētā kalendārā gadā.

(15) Samazinājuma mērķrādītājs būtu jānosaka 2025. gadam kā relatīvs samazinājums, kura pamatā ir minēto lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās CO_2 emisijas 2019. gadā, atspoguļojot viegli pieejamu, rentablu tehnoloģiju ieviešanu parastos transportlīdzekļos. 2030. gada mērķrādītājs būtu jāuzskata par vēlamo rādītāju, un galīgais mērķrādītājs būtu jānosaka pēc 2022. gadā veicamās pārskatīšanas, jo pastāv nenoteiktība saistībā ar tādu progresīvāku tehnoloģiju ieviešanu, kuras vēl nav viegli pieejamas.

(16) Sašķidrināta dabasgāze (*LNG*) ir pieejama alternatīva dīzeļdegvielai lielas noslodzes transportlīdzekļos. Šobrīd pieejamo un gaidāmo inovatīvāku uz *LNG* pamata

---

[23] Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 18. jūnija Regula (EK) Nr. 595/2009 par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (*Euro VI*), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu.

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

[25] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. .../2018 par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu (OV L..., ..., ...).

izstrādātu tehnoloģiju ieviešana palīdzēs sasniegt CO_2 emisijas mērķrādītājus īstermiņā un vidējā termiņā, jo *LNG* tehnoloģijas rada mazākas CO_2 emisijas nekā transportlīdzekļi, kuros izmanto dīzeļdegvielu. *LNG* transportlīdzekļu CO_2 emisijas samazinājuma potenciāls jau ir pilnībā atspoguļots *VECTO*. Turklāt pašreizējās *LNG* tehnoloģijas nodrošina zema līmeņa gaisa piesārņojuma emisijas, piemēram NOx un cietās daļiņas. Ir izveidota pietiekama minimālā uzpildes infrastruktūra, un tā tiek paplašināta, īstenojot politisko regulējumu alternatīvo degvielu infrastruktūrai.

(17) Aprēķinot 2019. gada atsauces emisijas, uz kuru pamata nosaka 2025. un 2030. gada samazinājuma mērķrādītājus, būtu jāņem vērā attiecīgajā periodā gaidāmais lielas noslodzes autoparka samazinājuma potenciāls. Tāpēc ir lietderīgi no minētā aprēķina izslēgt profesionālos transportlīdzekļus, piemēram, atkritumu savākšanā vai būvdarbos izmantotos transportlīdzekļus. Minēto transportlīdzekļu nobraukums ir salīdzinoši mazs, un to īpašā braukšanas režīma dēļ tehniskie risinājumi CO_2 emisiju un degvielas patēriņa samazināšanai nešķiet rentabli salīdzinājumā ar lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ko izmanto preču piegādē.

(18) CO_2 samazinājuma prasības būtu jāizsaka CO_2 gramos uz tonnkilometru, tādējādi atspoguļojot lielas noslodzes transportlīdzekļu lietderību.

(19) Būtu jānodrošina kopējo samazinājuma prasību taisnīgs sadalījums starp ražotājiem, ņemot vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu dažādību konstrukcijas un braukšanas režīmu, ikgadējā nobraukuma, lietderīgās slodzes un piekabes konfigurācijas ziņā. Tāpēc ir lietderīgi lielas noslodzes transportlīdzekļus iedalīt dažādās un atsevišķās transportlīdzekļu apakšgrupās, kuras atspoguļo transportlīdzekļu parasto lietojumu un konkrētus tehniskos raksturlielumus. Nosakot ikgadējus ražotāja īpatnējos mērķrādītājus kā mērķrādītāju vidēji svērtās vērtības katrai šādai apakšgrupai, ražotājiem tiek dota iespēja iedarbīgi līdzsvarot iespējamus transportlīdzekļu sliktākus rezultātus konkrētā apakšgrupā ar augstākiem rādītājiem citās transportlīdzekļu apakšgrupās, ņemot vērā vidējās transportlīdzekļu darbmūža CO_2 emisijas dažādās apakšgrupās.

(20) Ražotāja atbilstība ikgadējiem īpatnējiem mērķrādītājiem būtu jānovērtē uz vidējo CO_2 emisiju pamata. Nosakot vidējās īpatnējās emisijas, būtu arī jāņem vērā īpatnības, kas ir atspoguļotas ar transportlīdzekļu dažādo apakšgrupu mērķrādītājiem. Tādējādi ražotāja vidējo īpatnējo CO_2 emisiju pamatā vajadzētu būt vidējām emisijām, kas noteiktas katrai apakšgrupai, tostarp svērtajām vērtībām, kuras balstītas uz pieņemto vidējo ikgadējo nobraukumu un vidējo lietderīgo slodzi, un kas atspoguļo kopējās darbmūža CO_2 emisijas. Ierobežotā profesionālo transportlīdzekļu samazinājuma potenciāla dēļ minētie transportlīdzekļi nebūtu jāņem vērā vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā.

(21) Atšķirībā no vieglajiem automobiļiem un furgoniem bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi, izņemot autobusus, tirgū vēl nav pieejami. Tāpēc, lai sekmētu vienmērīgu pāreju uz bezemisijas mobilitāti, būtu jāievieš īpaši izstrādāts mehānisms — superkredītvienības. Tas stimulēs bezemisijas un mazemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu izstrādi un ieviešanu Savienības tirgū, tādējādi papildinot ar pieprasījuma pusi saistītos instrumentus, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Tīro transportlīdzekļu direktīvu 2009/33/EK[26].

[26] Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/33/EK par tīro un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES [COM(2017)653 final] (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.).

(22) Tāpēc ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā visi bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi būtu jāskaita vairākas reizes. Stimulu līmenim vajadzētu atšķirties atkarībā no transportlīdzekļa faktiskajām CO_2 emisijām. Lai izvairītos no vidisko mērķu vājināšanās, iegūtajiem ietaupījumiem būtu jānosaka maksimālā vērtībā.

(23) Attiecībā uz mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem stimulējoši pasākumi būtu jāveic tikai tad, ja to CO_2 emisijas ir mazāk nekā puse no vidējām CO_2 emisijām visā Savienības autoparkā 2025. gadā. Šāda pieeja saskan ar to, kas izmantota mazas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā, un tā šajā jomā veicinātu inovāciju.

(24) Izstrādājot stimulu mehānismu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem ieviešanai, tajā būtu jāietver arī mazāki kravas automobiļi, autobusi un tālsatiksmes autobusi, kuriem nepiemēro saskaņā ar šo regulu noteiktos CO_2 emisijas mērķrādītājus. Šādiem transportlīdzekļiem ir ievērojamas priekšrocības, piemēram, tie palīdz risināt gaisa piesārņojuma problēmas pilsētās. Tomēr būtu jānorāda, ka bezemisiju autobusi jau ir pieejami tirgū, un uz tiem attiecas stimulējoši ar pieprasījuma pusi saistīti pasākumi, piemēram, publiskie iepirkumi. Lai nodrošinātu, ka stimulējošie pasākumi dažādu transportlīdzekļu veidu starpā ir līdzsvaroti, ietaupījumiem, kas iegūti no bezemisiju mazākiem kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, būtu jānosaka maksimālā vērtība.

(25) Lai veicinātu to, ka CO_2 samazinājuma prasības tiek īstenotas rentabli, vienlaikus ņemot vērā gadu gaitā notiekošās pārmaiņas autoparka sastāvā un emisiju apjoma izmaiņas, ražotājiem būtu jādod iespēja labākus rādītājus saistībā ar atbilstību īpatnējās emisijas mērķrādītājam vienā gadā līdzsvarot ar sliktākiem rezultātiem citā gadā.

(26) Lai stimulētu agrāku samazinājuma sasniegšanu, ražotājam, kura vidējās īpatnējās emisijas ir zem emisijas samazinājuma trajektorijas, kas noteikta uz 2019. gada atsauces emisiju un 2025. gada mērķrādītāja pamata, vajadzētu būt iespējai šādas emisijas kredītvienības uzkrāt saistībā ar atbilstību 2025. gada mērķrādītājam. Tāpat ražotājam, kura vidējās īpatnējās emisijas ir zem emisijas samazinājuma trajektorijas, kas noteikta uz 2025. un 2030. gada mērķrādītāja pamata, arī vajadzētu būt iespējai šādas emisijas kredītvienības uzkrāt saistībā ar atbilstību mērķrādītājam laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam.

(27) Ja ražotāja rādītājs laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam kādā no gadiem neatbilst īpatnējās emisijas mērķrādītājam, ražotājam vajadzētu būt iespējai iegādāties ierobežotu apjomu emisijas parādvienību. Tomēr līdz 2029. gadam ražotājiem no atlikušajām emisijas parādvienībām būtu jāatbrīvojas.

(28) Emisijas kredītvienības un parādvienības būtu jāuzskata tikai par veidu, kā noteikt ražotāja atbilstību īpatnējās emisijas mērķrādītājam, nevis par nododamiem aktīviem vai aktīviem, uz kuriem attiecas fiskāli pasākumi.

(29) Komisijai būtu jānosaka naudas sodi par pārsniegtajām emisijām, ja tiek konstatēts, ka, ņemot vērā emisijas kredītvienības un parādvienības, ražotājs ir pārsniedzis tam noteiktās emisijas. Lai pietiekami stimulētu to, ka ražotāji veic pasākumus saistībā ar lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo CO_2 emisiju samazināšanu, šādai maksai vajadzētu būt lielākai nekā vidējām robežizmaksām par tehnoloģijām, kas vajadzīgas mērķrādītāju sasniegšanai. Šīs maksas būtu jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem. Metodika šādu maksu iekasēšanai būtu jānosaka ar

īstenošanas aktu, ņemot vērā metodiku, kas pieņemta saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 443/2009.

(30) Vajadzīgs stabils atbilstības novērtēšanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi tiek sasniegti. Ražotājiem noteiktie pienākumi sniegt precīzus datus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. .../2018 [*HDV* monitorings un ziņošana] un administratīvie sodi, kurus var piemērot minēto pienākumu neievērošanas gadījumā, sekmē to datu stabilitātes nodrošināšanu, ko izmanto, lai novērtētu atbilstību saskaņā ar šo regulu noteiktajam mērķrādītājam.

(31) Lai sasniegtu saskaņā ar šo regulu noteikto CO_2 samazinājumu, ir svarīgi, ka ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijas atbilst vērtībām, kuras noteiktas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem. Tāpēc Komisijai vajadzētu būt iespējai ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā ņemt vērā jebkādas sistemātiskas neatbilstības, kuras tipa apstiprinātājas iestādes ir konstatējušas attiecībā uz ekspluatācijā esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijām.

(32) Lai Komisija varētu veikt šādus pasākumus, tai vajadzētu būt pilnvarām izveidot un īstenot procedūru, ar kuru tiek verificēta tirgū esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju ekspluatācijas atbilstība. Šajā sakarā būtu jāgroza Regula (EK) Nr. 595/2009.

(33) Šajā regulā noteikto mērķrādītāju iedarbīgums uz CO_2 emisiju samazināšanu ļoti lielā mērā ir atkarīgs no tā, cik reprezentatīva ir CO_2 emisiju noteikšanai izmantotā metodika. Ievērojot Zinātnisko konsultāciju mehānisma (*SAM*) atzinumu[27] par mazas noslodzes transportlīdzekļiem, lielas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā ir lietderīgi ieviest mehānismu, ar ko novērtē saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 noteikto CO_2 emisiju un energopatēriņa vērtību reālo reprezentativitāti. Komisijai vajadzētu būt pilnvarām nodrošināt šādu datu publisku pieejamību un vajadzības gadījumā arī pilnvarām izstrādāt procedūras, ar kurām identificēt un apkopot šādiem novērtējumiem nepieciešamos datus.

(34) Komisijai 2022. gadā būtu jānovērtē ar šo regulu noteikto CO_2 emisijas standartu iedarbīgums un jo īpaši līdz 2030. gadam sasniedzamo samazinājumu līmenis, kārtība, kurai vajadzētu būt pieejamai minēto mērķrādītāju un turpmāku rezultātu sasniegšanai, kā arī CO_2 samazinājuma mērķrādītāji, kas noteikti citiem lielas noslodzes transportlīdzekļu veidiem, piemēram, mazākiem kravas automobiļiem, autobusiem, tālsatiksmes autobusiem un piekabēm. Minētajā novērtējumā vienīgi šīs regulas vajadzībām būtu arī jāietver apsvērumi par lielas noslodzes transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu kombinācijām, kas pārsniedz standarta svarus un izmērus, kuri piemērojami nacionālajā transporta sistēmā, piemēram, modulārās koncepcijas.

(35) Lai nodrošinātu, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējās CO_2 emisijas saglabā reprezentativitāti un ir pilnībā atjauninātas, šajā regulā ir jāietver grozījumi Regulā (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas tiesību aktos, kas ietekmē minētās vērtības. Šajā sakarā Komisijai vajadzētu būt pilnvarām noteikt metodiku, ar kuru tiek definēts katras transportlīdzekļu apakšgrupas reprezentatīvs lielas noslodzes transportlīdzeklis, uz kura pamata būtu jānovērtē īpatnējo CO_2 emisiju izmaiņas.

---

[27] Augsta līmeņa zinātnisko padomdevēju grupa, Zinātniskais atzinums 1/2016 "*Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO2 emissions and laboratory testing*".

(36) Īstenošanas pilnvaras saistībā ar 8. panta 3. punktu, 9. panta 3. punktu, 11. panta 3. punktu un 12. panta 2. punktu būtu jāizmanto atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 182/2011[28].

(37) Lai varētu grozīt vai papildināt nebūtiskus šīs regulas noteikumu elementus, Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras pieņemt aktus atbilstoši Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantam, lai tā varētu pielāgot atsauces CO_2 emisijas saskaņā ar 12. panta 2. punktu un grozīt I un II pielikumu attiecībā uz dažiem tehniskajiem parametriem, tostarp ekspluatācijas profilu svērumiem, lietderīgajām slodzēm un ikgadējo nobraukumu, kā arī lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficientiem. 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[29]. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlamentam un Padomei visi dokumenti būtu jāsaņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem vajadzētu būt sistemātiskai piekļuvei Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(38) Tā kā šīs regulas mērķi, proti, CO_2 emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, nevar sasniegt dalībvalstīs un tā apjoma un ietekmes dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants
Priekšmets un mērķis

Lai sekmētu to, ka 2030. gadā tiek sasniegts Savienības mērķis par tās siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu par 30 % zem 2005. gada līmeņiem nozarēs, kas minētas Regulas (ES) Nr. 2018/... [*Kopīgu centienu regula*] 2. pantā, un lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus, un nodrošinātu iekšējā tirgus pareizu darbību, šajā regulā ir noteikti jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijas standarti, saskaņā ar kuriem Savienības jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka īpatnējās CO_2 emisijas samazina salīdzinājumā ar atsauces CO_2 emisijām, šādi:

(a) no 2025. gada 1. janvāra līdz 2029. gada 31. decembrim par 15 %;

(b) pēc 2030. gada 1. janvāra par vismaz 30 %, ņemot vērā saskaņā ar 13. pantu veikto pārskatīšanu.

Atsauces CO_2 emisiju pamatā ir 2019. gada monitoringa dati, kas ziņoti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. .../2018 [*HDV monitorings un ziņošana*], izņemot profesionālos transportlīdzekļus, un tās aprēķina atbilstoši I pielikuma 3. punktam.

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

[29] OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

2. pants
Darbības joma

1. Šo regulu piemēro jauniem N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļiem, kas atbilst šādiem raksturlielumiem:

   a) kravas automobiļi ar kravas nodalījumu, 4x2 asu konfigurāciju un tehniski pieļaujamo maksimālo masu virs 16 tonnām;

   b) kravas automobiļi ar kravas nodalījumu un 6x2 asu konfigurāciju;

   c) vilcēji ar 4x2 asu konfigurāciju un tehniski pieļaujamo maksimālo masu virs 16 tonnām;

   d) vilcēji ar 6x2 asu konfigurāciju.

   Šī regula 5. panta un I pielikuma 2.3. punkta vajadzībām attiecas arī uz M2 un M3 kategorijas transportlīdzekļiem un uz N kategorijas transportlīdzekļiem, kas nav Regulas (ES) Nr. 510/2011 darbības jomā un neatbilst a)–d) punktā noteiktajiem raksturlielumiem.

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

   Neņem vērā iepriekšēju reģistrāciju ārpus Savienības, ja tā notikusi mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Savienībā.

3. pants
Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

a) "atsauces CO_2 emisijas" ir visu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo emisiju vidējā vērtība 2019. gadā katrā transportlīdzekļu apakšgrupā, izņemot profesionālos transportlīdzekļus, kā noteikts saskaņā ar I pielikuma 3. punktu;

b) "īpatnējās emisijas" ir atsevišķa lielas noslodzes transportlīdzekļa CO_2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar I pielikuma 2.1. punktu;

c) "vidējās īpatnējās emisijas" ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo emisiju vidējā vērtība konkrētā kalendārā gadā, kas noteikta saskaņā ar I pielikuma 2.7. punktu;

d) "īpatnējās emisijas mērķrādītājs" ir atsevišķa ražotāja mērķrādītājs, kas izteikts g/tkm un ko ik gadu saskaņā ar I pielikuma 4. punktu nosaka iepriekšējam kalendārajam gadam;

e) "kravas automobilis ar kravas nodalījumu" ir kravas automobilis, kas nav konstruēts un izgatavots puspiekabes vilkšanai;

f) "vilcējs" ir vilcēja vienība, kas ir konstruēta un izgatavota tikai vai galvenokārt puspiekabju vilkšanai;

g) "transportlīdzekļu apakšgrupa" ir transportlīdzekļu grupa, kura definēta I pielikuma 1. punktā un kurai raksturīgs vienots un atšķirīgs tehnisko kritēriju kopums, kas ir būtisks minēto transportlīdzekļu CO_2 emisiju un degvielas patēriņa noteikšanai;

h) “profesionāls transportlīdzeklis” ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav paredzēts preču piegādei un kura CO_2 emisijas un degvielas patēriņš saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem ir noteikts citiem ekspluatācijas profiliem, kas nav definēti šīs regulas I pielikuma 2.1. punktā;

i) “ražotājs” ir persona vai struktūra, kas ir atbildīga par datu iesniegšanu saistībā ar jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. .../2018 5. pantu, vai bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā tā ir persona vai struktūra, kura apstiprinātājas iestādes priekšā ir atbildīga par transportlīdzekļa kopējā EK tipa apstiprinājuma procedūras vai individuālas apstiprināšanas visiem aspektiem atbilstoši Direktīvai 2007/46/EK un par ražošanas atbilstības nodrošināšanu;

j) “bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir lielas noslodzes transportlīdzeklis bez iekšdedzes motora vai ar iekšdedzes motoru, kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO_2/kWh, kā noteikts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO_2/km, kā noteikts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem;

k) “mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis, bet kura īpatnējās CO_2 emisijas ir mazākas nekā 350 g CO_2/km, kā noteikts saskaņā ar I pielikuma 2.1. punktu;

l) “ekspluatācijas profils” ir mērķa ātruma cikla, lietderīgās slodzes vērtības, virsbūves vai piekabes konfigurācijas un attiecīgā gadījumā citu parametru kombinācija, kura atspoguļo transportlīdzekļa konkrēto lietojumu un uz kuras pamata tiek noteiktas lielas noslodzes transportlīdzekļa oficiālās CO_2 emisijas un degvielas patēriņš;

m) “mērķa ātruma cikls” ir tā transportlīdzekļa ātruma apraksts, ko vadītājs vēlas sasniegt vai kas viņam jāievēro satiksmes apstākļos, kā nobrauktā attāluma funkcija;

n) “lietderīgā slodze” ir to preču vai personu svars, ko dažādos apstākļos pārvadā ar transportlīdzekli.

4. pants

Ražotāja vidējās īpatnējās emisijas

Sākot ar 2020. gadu un katrā nākamajā kalendārajā gadā Komisija, pieņemot 10. panta 1. punktā minētos īstenošanas aktus, katram ražotājam nosaka vidējās īpatnējās CO_2 emisijas g/tkm par iepriekšējo kalendāro gadu, ņemot vērā:

a) saskaņā ar Regulu (ES) Nr. .../2018 [*HDV monitorings un ziņošana*] ziņotos datus par ražotāja attiecīgajā gadā reģistrētajiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, izņemot profesionālos transportlīdzekļus;

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

Vidējās īpatnējās emisijas aprēķina saskaņā ar I pielikuma 2.7. punktu.

5. pants

Bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi

1. Sākot ar 2020. gadu un katrā nākamajā kalendārajā gadā Komisija, pieņemot 10. panta 1. punktā minētos īstenošanas aktus, katram ražotājam nosaka 4. panta

b) punktā minēto bezemisiju un mazemisiju koeficientu par iepriekšējo kalendāro gadu.

Bezemisiju un mazemisiju koeficientā ņem vērā to bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu un CO_2 emisijas, kuri kalendārajā gadā ir ražotāja autoparkā, tostarp to kategoriju bezemisiju transportlīdzekļus, kas minēti 2. panta 1. punkta otrajā daļā, kā arī bezemisiju un mazemisiju profesionālos transportlīdzekļus.

Bezemisijas un mazemisijas koeficientu aprēķina saskaņā ar I pielikuma 2.3. punktu.

2. Šā panta 1. punkta vajadzībām bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus skaita šādi:

(a) bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekli skaita kā divus transportlīdzekļus;

(b) mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekli skaita kā līdz diviem transportlīdzekļiem atbilstoši tā īpatnējo CO_2 emisiju funkcijai un 350 g CO_2/km emisijas robežlīmenim.

3. Ar bezemisiju un mazemisiju koeficientu ražotāja vidējās īpatnējās emisijas samazina par ne vairāk kā 3 %. 2. panta 1. punkta otrajā daļā minēto kategoriju bezemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu devums minētajā koeficientā samazina ražotāja vidējās īpatnējās emisijas par ne vairāk kā 1,5 %.

6. pants
Ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītāji

Sākot ar 2026. gadu un katrā nākamajā kalendārajā gadā Komisija, pieņemot 10. panta 1. punktā minētos īstenošanas aktus, katram ražotājam nosaka īpatnējo emisiju mērķrādītāju iepriekšējam kalendārajam gadam. Īpatnējās emisijas mērķrādītāju iegūst, visās transportlīdzekļu apakšgrupās summējot šādu vērtību reizinājumus:

a) CO_2 samazinājuma mērķrādītāju, kas attiecīgajā gadījumā minēts 1. panta a) vai b) punktā;

b) CO_2 atsauces emisijas;

c) ražotāja transportlīdzekļu daļu katrā transportlīdzekļu apakšgrupā;

d) ikgadējā nobraukuma un lietderīgās slodzes svēruma koeficientus, ko piemēro katrai apakšgrupai.

Īpatnējās emisijas mērķrādītāju aprēķina saskaņā ar I pielikuma 4. punktu.

7. pants
Emisijas kredītvienības un parādvienības

1. Lai pārbaudītu, vai ražotājs ir ievērojis tam noteiktos īpatnējās emisijas mērķrādītājus 2025.–2029. gada laikposmā, ņem vērā ražotāja emisijas kredītvienības vai parādvienības, kas atbilst ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitam kalendārajā gadā, izņemot profesionālos transportlīdzekļus, kas reizināts ar starpību starp:

(a) CO_2 samazinājuma trajektoriju, kas minēta 2. punktā, un ražotāja vidējām īpatnējām emisijām, ja starpība ir pozitīva (“emisijas kredītvienības”);

(b) ražotāja vidējām īpatnējām emisijām un īpatnējās emisijas mērķrādītāju, ja starpība ir pozitīva (“emisijas parādvienības”).

Emisijas kredītvienības iegūst 2019.–2029. gada laikposmā. Tomēr kredītvienības, kas iegūtas 2019.–2024. gada laikposmā ņem vērā tikai, lai pārbaudītu, vai ražotājs ir ievērojis 2025. gada īpatnējās emisijas mērķrādītāju.

Emisijas parādvienības iegūst 2025.–2029. gada laikposmā, bet kopējās parādvienības nedrīkst pārsniegt 5 % no ražotāja 2025. gada īpatnējās emisijas mērķrādītāja, kas reizināts ar ražotāja lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu minētajā gadā (“emisijas pārādvienību ierobežojums”).

Emisijas kredītvienības un parādvienības, kas iegūtas 2025. gadā un turpmākajos kalendārajos gados līdz 2028. gadam attiecīgajā gadījumā pārnes no viena kalendārā gada uz citu līdz 2029. gadam, kad visas atlikušās emisijas parādvienības jāatmaksā.

2. CO_2 samazinājuma trajektoriju, kas minēta 1. punkta a) apakšpunktā, katram ražotājam nosaka atbilstīgi I pielikuma 5.1. punktam, pamatojoties uz lineāru trajektoriju starp atsauces CO_2 emisijām, kuras minētas 1. panta otrajā daļā un 2025. gada mērķrādītāju, kurš noteikts minētā panta a) punktā, un trajektoriju starp 2025. gada mērķrādītāju un 2030. gada mērķrādītāju, kurš noteikts minētā panta b) punktā.

8. pants
Atbilstība īpatnējās emisijas mērķrādītājiem

1. Ja saskaņā ar 2. punktu tiek konstatēts, ka ražotājam konkrētā gadā, sākot ar 2025. gadu, ir emisiju pārsniegums, Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām, kuru aprēķina šādi:

(maksa par pārsniegtajām emisijām) = (pārsniegtās emisijas x 6800 EUR/gCO_2/tkm)

2. Ražotājam ir emisiju pārsniegums jebkurā no turpmāk minētajiem gadījumiem:

(a) ja kādā no kalendārajiem gadiem laikposmā no 2025. gada līdz 2028. gadam emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, pārsniedz 7. panta 1. punktā minēto emisijas parādvienību ierobežojumu;

(b) ja 2029. kalendārajā gadā emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, ir lielāka par nulli;

(c) ja kalendārajos gados, sākot ar 2030. gadu, ražotāja vidējās īpatnējās emisijas pārsniedz tā īpatnējās emisijas mērķrādītāju.

Konkrēta kalendārā gada emisiju pārsniegumu aprēķina saskaņā ar I pielikuma 6. punktu.

3. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka, kā tiek iekasēta 1. punktā minētā maksa par pārsniegtajām emisijām. Šādus īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 14. panta 2. punktā.

4. Summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām, uzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.

9. pants

Monitoringa datu verifikācija

1. Tipa apstiprinātājas iestādes pēc verifikācijas, kura veikta atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 595/2009 [5. panta 4. punkta l) apakšpunktā] minētajai procedūrai, nekavējoties ziņo Komisijai par neatbilstībām, kas konstatētas ekspluatācijā esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisijās salīdzinājumā ar vērtībām, kuras norādītas atbilstības sertifikātā vai klienta lietā.

2. Komisija minētās neatbilstības ņem vērā ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā.

3. Komisija pieņem detalizētus noteikumus par šādu neatbilstību ziņošanas procedūru un to, kā šādas neatbilstības ņem vērā vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā. Minētās procedūras pieņem, izmantojot īstenošanas aktus saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

10. pants

Datu un ražotāja rezultātu publicēšana

1. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, kas jāpieņem līdz katra gada 31. oktobrim, publicē sarakstu, kurā:

   a) no 2020. gada norāda 4. pantā minētās katra ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;

   b) no 2020. gada norāda 5. pantā minēto bezemisiju un mazemisiju koeficientu;

   c) no 2026. gada norāda 6. pantā minēto katra ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītāju iepriekšējā kalendārajā gadā;

   d) no 2020. gada līdz 2030. gadam norāda 7. pantā minēto katra ražotāja CO_2 samazinājuma trajektoriju, emisijas kredītvienības un no 2026. gada — emisijas kredītvienības iepriekšējā kalendārajā gadā;

   e) no 2026. gada norāda 8. pantā minēto katra ražotāja emisiju pārsniegumu iepriekšējā gadā;

   f) no 2020. gada norāda visu iepriekšējā kalendārā gadā Savienībā reģistrēto jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas.

   Šajā sarakstā, kas jāpublicē līdz 2020. gada 31. oktobrim, norāda 1. pantā minētās atsauces CO_2 emisijas.

2. Komisija saskaņā ar 15. pantu pieņem deleģētos aktus, ar kuriem pielāgo šā panta 1. punktā minētās atsauces CO_2 emisijas, ievērojot šādus nosacījumus:

   a) ja lietderīgās slodzes vērtības ir pielāgotas saskaņā ar 12. panta 1. punkta c) apakšpunktu atbilstoši II pielikuma 1. punktā noteiktajai procedūrai ;

   b) ja pielāgošanas koeficients ir noteikts saskaņā ar 12. panta 2. punktu, minēto pielāgošanas koeficientu attiecinot uz atsauces CO_2 emisijām.

   Komisija publicē pielāgotās atsauces CO_2 emisijas vērtības un piemēro tās vērtībām, ko izmanto ražotāja īpatnējās emisijas mērķrādītāju aprēķināšanai kalendārajos gados pēc to deleģēto aktu stāšanās spēkā, ar kuriem minētās vērtības ir pielāgotas.

11. pants

Reālās CO_2 emisijas un energopatēriņš

1. Komisija uzrauga un novērtē saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 noteikto CO_2 emisiju un degvielas patēriņa vērtību reālo reprezentativitāti. Tā nodrošina, ka sabiedrība ir informēta par to, kā minētā reprezentativitāte laika gaitā mainījusies.

2. Šajā sakarā Komisija nodrošina, ka attiecīgajā gadījumā no ražotājiem vai valsts iestādēm ir pieejami stabili personas datus nesaturoši dati par lielas noslodzes transportlīdzekļu reālajām CO_2 emisijām un energopatēriņu.

3. Komisija šā panta 1. un 2. punktā minētos pasākumus var pieņemt ar īstenošanas aktiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 14. panta 2. punktā.

12. pants

I un II pielikuma pielāgojumi

1. Lai nodrošinātu, ka tehniskajos parametros, kas izmantoti, lai aprēķinātu ražotāja vidējās īpatnējās emisijas saskaņā ar 4. pantu un īpatnējās emisijas mērķrādītājus saskaņā ar 6. pantu, ir ņemta vērā kravas pārvadājumu loģistikas tehniskas attīstība, Komisija saskaņā ar 15. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem groza šādus I un II pielikuma noteikumus:

   (a) ierakstus par kabīnes veidu un motora jaudu, kas noteikti I pielikuma 1. tabulā, un minētajā tabulā minēto terminu "kabīne ar guļvietu" un "kabīne bez guļvietas" definīcijas;

   (b) ekspluatācijas profila svērumus, kas noteikti I pielikuma 2. tabulā;

   (c) lietderīgās slodzes vērtības, kas noteiktas I pielikuma 3. tabulā, un lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficientus, kas noteikti II pielikuma 1. tabulā;

   (d) ikgadējā nobraukuma vērtības, kas noteiktas I pielikuma 4. tabulā.

2. Ja tipa apstiprināšanas procedūras, kas noteiktas Regulā (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumos, tiek izmainītas tā, ka saskaņā ar šo pantu definēto reprezentatīvo transportlīdzekļu CO_2 emisiju līmenis pieaug vai samazinās par vairāk nekā 5 g CO_2/km, Komisija, ievērojot 10. panta 2. punkta b) apakšpunktu, 10. panta 1. punktā minētajām atsauces CO_2 emisijām piemēro pielāgošanas koeficientus, ko aprēķina atbilstoši II pielikuma 2. punktā noteiktajai formulai.

   Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, kas pieņemti saskaņā ar 14. panta 2. punktā noteikto pārbaudes procedūru, izstrādā metodiku, ar kuru definē vienu vai vairākus transportlīdzekļu apakšgrupu reprezentējošos transportlīdzekļus, arī ievērojot statistikas svērumus, uz kuru pamata nosaka pielāgošanas apmēru, ņemot vērā monitoringa datus, kas paziņoti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. .../2018, un transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus, kuri uzskaitīti Regulas (ES) 2017/2400 12. panta 1. punktā.

13. pants

Pārskatīšana un ziņojums

Komisija līdz 2022. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas iedarbīgumu, CO_2 samazinājuma mērķrādītāju, kas saskaņā ar 1. pantu nosakāms uz 2030. gadu, un CO_2 samazinājuma mērķrādītāju noteikšanu citu veidu lielas

noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp piekabēm. Minētajā ziņojumā ietver arī novērtējumu par ieviestās kārtības iedarbīgumu, kas attiecas konkrēti uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, īpaši uz autobusiem, ņemot vērā Direktīvā 2009/33/EK[30] noteiktos mērķrādītājus, un uz CO_2 kredītvienību sistēmas iedarbīgumu un uz to, cik lietderīgi ir turpināt minētās kārtības piemērošanu 2030. gadā un pēc tā, un vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozījumiem.

14. pants
Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz xxx komiteja, kas izveidota ar Regulu (ES) Nr. .../2018 [pārvaldība]. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.
3. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu, un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

15. pants
Deleģēto pilnvaru īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 10. panta 2. punktā un 12. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no [*šīs regulas spēkā stāšanās diena*].
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 10. panta 2. punktā un 12. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 10. panta 2. punktu un 12. panta 1. 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.

16. pants
Grozījumi Regulā (EK) Nr. 595/2009

Regulas (EK) Nr. 595/2009 5. panta 4. punktam pievieno šādu l) apakšpunktu:

"l) uz procedūru, ar kuru uz pienācīgu un reprezentatīvu paraugu pamata pārbauda, vai transportlīdzekļi, kas ir bijuši reģistrēti un nodoti ekspluatācijā, atbilst CO_2 emisiju

[30] Tīro transportlīdzekļu direktīva 2009/33/EK, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES.

un degvielas patēriņa vērtībām, kuras noteiktas saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem.”

17. pants
Stāšanās spēkā

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

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

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā —	*Padomes vārdā —*
priekšsēdētājs	*priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

1.2. Attiecīgās politikas jomas *ABM/ABB* struktūrā

1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība

1.4. Mērķis(-i)

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.6. Ilgums un finansiālā ietekme

1.7. Paredzētie pārvaldības veidi

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

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

3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem

3.2.1. Kopsavilkums par paredzamo ietekmi uz izdevumiem

3.2.2. Paredzamā ietekme uz darbības apropriācijām

3.2.3. Paredzamā ietekme uz administratīvajām apropriācijām

3.2.4. Saderība ar kārtējo daudzgadu finanšu shēmu

3.2.5. Trešo personu iemaksas

3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko nosaka CO_2 emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem

1.2. Attiecīgās politikas jomas *ABM/ABB* struktūrā[31]

34: Klimata politika

1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība

☑ Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību**

☐ Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu/sagatavošanas darbību**[32]

☐ Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **esošas darbības pagarināšanu**

☐ Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **darbību, kas pārveidota jaunā darbībā**

1.4. Mērķis(-i)

1.4.1. Komisijas daudzgadu stratēģiskie mērķi, kurus plānots sasniegt ar priekšlikumu/iniciatīvu

Šis priekšlikums ir svarīgs trešās "Eiropa kustībā" paketes leģislatīvs pasākums. Tas palīdz īstenot 2016. gadā pieņemto Komisijas Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģiju, un tā rīcības plāns ir uzlabot degvielas patēriņa efektivitāti un samazināt emisijas no lielas noslodzes transportlīdzekļiem (*HDV*), t. i., kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem.

Priekšlikums palīdz izpildīt Savienības apņemšanos līdz 2030. gadam sasniegt iekšzemes emisiju samazinājumu par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gadu.

1.4.2. Konkrētie mērķi un attiecīgās ABM/ABB *darbības*

Konkrētais mērķis Nr. 3

Transporta nozares papildu dekarbonizācija Savienībā, izstrādājot un īstenojot saskaņotu politiku (sadarbībā ar citiem ĢD, piem., MOVE ĢD, GROW ĢD, u. c.).

Attiecīgās *ABM/ABB* darbības

ABB darbība 34 02 – Klimata politika Savienības un starptautiskā līmenī.

ABB darbība 07 02 – Vides politika Savienības un starptautiskā līmenī.

[31] *ABM*: budžeta līdzekļu vadība pa darbības jomām; *ABB*: budžeta līdzekļu sadale pa darbības jomām.

[32] Kā paredzēts Finanšu regulas 54. panta 2. punkta attiecīgi a) vai b) apakšpunktā.

1.4.3. Paredzamais(-ie) rezultāts(-i) un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz finansējuma saņēmējiem/mērķgrupām.

Priekšlikums noteiks CO_2 emisijas standartus jauniem Savienības tirgū laistiem *HDV*.

Priekšlikums:

– palīdzēs samazināt CO_2 emisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē;

– samazinās pārvadājumu uzņēmumu pamatdarbības izmaksas un/vai kravu pārvadājumu izmaksas patērētājiem;

– palīdzēs Eiropas *HDV* nozarei saglabāt tehnoloģiju un inovāciju līdera pozīciju.

1.4.4. Rezultātu un ietekmes rādītāji

Norādīt priekšlikuma/iniciatīvas īstenošanas uzraudzībā izmantojamos rādītājus.

1. rādītājs. Jaunu *HDV*, kuri reģistrēti Savienībā un uz kuriem attiecas sertifikācijas tiesību akti, ikgadējās vidējās CO_2 emisijas un degvielas patēriņš katrai transportlīdzekļa klasei, ražotājam un dalībvalstij.

2. rādītājs. Inovācijas līmeņa pieaugums, ko mēra kā Eiropas *HDV* ražotāju tādu jauno patentu pieaugumu, kas saistīti ar degvielas patēriņa efektivitātes tehnoloģijām un bezemisiju vai mazemisiju transportlīdzekļiem.

3. rādītājs. Tiks uzraudzīts nodarbinātības līmenis, pamatojoties uz publiski pieejamo *Eurostat* statistiku par nozares nodarbinātības datiem Savienībā.

4. rādītājs. Gaisa kvalitātes monitorings, izmantojot datus par gaisu piesārņojošajām vielām, kurus Eiropas Vides aģentūra (EVA) ziņojusi *AirBase* datubāzē[33].

5. rādītājs. Energodrošības uzlabojumi tiks uzraudzīti, izmantojot *Eurostat* statistiku par kurināmā importu, tostarp transporta degvielām.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņa vai ilgtermiņa vajadzības

No jauna Savienībā reģistrētu lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotājiem būs:

– jāievēro konkrēti CO_2 emisijas mērķrādītāji;

– jāziņo Komisijai reālie degvielas patēriņa dati, kas tiks mērīti ar standartierīcēm;

– jāveic ekspluatācijas atbilstības testi, kuru rezultāti būs jāziņo Komisijai.

1.5.2. ES iesaistīšanās pievienotā vērtība

Jaunu *HDV* un pārvadājumu pakalpojumu tirgi ir ES mēroga tirgi, un tie ir neatņemama vienotā tirgus daļa. Savienības līmenī noteikti emisiju standarti palīdzēs izvairīties no fragmentācijas un konkurences izkropļošanas, un tie būs rentablāki nekā rīcība atsevišķu dalībvalstu līmenī.

[33] *AirBase* ir Eiropas gaisa kvalitātes datubāze, ko EVA uztur ar Eiropas Tematiskā centra par gaisa piesārņojuma un klimata pārmaiņa mazināšanu starpniecību. Tajā ir gaisa kvalitātes monitoringa dati un informācija, ko iesniegušas iesaistītās valstis no visas Savienības. Gaisa kvalitātes datubāzi veido gaisa kvalitātes mērījumu datu daudzgadu laikrindas un statistika par vairākām gaisu piesārņojošām vielām.

Lai autobūves nozare izdarītu lielus kapitālieguldījumus, kas ir vajadzīgi jaunu transportlīdzekļu degvielas ekonomijas maksimālai palielināšanai un pārejai uz jaunu primāro enerģijas avotu, tai ir nepieciešama pēc iespējas lielāka regulatīvā noteiktība. Standarti sniegs šādu noteiktību uz ilgu plānošanas laiku, un tos nevarētu īstenot tikpat iedarbīgi un noteikti dalībvalstu līmenī.

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

Attiecībā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem, t. i., vieglajiem automobiļiem un furgoniem, obligāto ES mēroga CO_2 emisijas standartu rezultātā ir uzlabojusies degvielas patēriņa efektivitāte un samazinājušās CO_2 emisijas.

Spēkā esošo regulu izvērtēšanā secināts, ka tiesību akts joprojām bija aktuāls, kopumā saskanīgs un radīja nozīmīgus emisiju ietaupījumus; vienlaikus attiecībā uz noteikto mērķrādītāju izpildi tas bija arī rentablāks, nekā sākotnēji tika prognozēts.

Ierosināto jauno *HDV* CO_2 emisijas standartu pamatā izmantotas atziņas, kas gūtas saistībā ar mazas noslodzes transportlīdzekļu emisijas standartiem. Lai nodrošinātu šo standartu rentablāku īstenošanu, tāpat kā vieglo automobiļu un furgonu gadījumā ir paredzētas vairākas elastības iespējas. Tomēr lielas noslodzes transportlīdzekļu nozares īpašo raksturlielumu dēļ *HDV* CO_2 emisiju standartu izstrādē bija vajadzīgi jauni elementi.

1.5.4. Saderība un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

Priekšlikums ir saderīgs ar spēkā esošo ES mobilitātes politiku, ko cita starpā veido tādi pasākumi kā ES tipa apstiprinājuma sistēma, Sertifikācijas regula[34], Monitoringa un ziņošanas regula[35], *Eurovignette* direktīva[36], Direktīva par maksimāli pieļaujamām masām un gabarītiem[37], Tīro transportlīdzekļu direktīva[38] un Degvielas kvalitātes direktīva (DKV).

[34] Komisijas Regula (ES) 2017/2400.
[35] COM(2017) 0279 final.
[36] Direktīva 2011/76/ES.
[37] Direktīva 2015/719/ES.
[38] Direktīva 2009/33/EK.

1.6. Ilgums un finansiālā ietekme

☐ **Ierobežota ilguma** priekšlikums/iniciatīva

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

– ☐ Finansiālā ietekme: GGGG.– GGGG.

☑ **Beztermiņa** priekšlikums/iniciatīva

– Īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2019. gada uz neierobežotu laiku,

– pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Paredzētie pārvaldības veidi[39]

☑ Komisijas īstenota **tieša pārvaldība**:

– ☑ ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;

– ☐ ko veic izpildaģentūras.

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

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

– ☐ trešām valstīm vai to noteiktām struktūrām;

– ☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);

– ☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;

– ☐ Finanšu regulas 208. un 209. pantā minētajām struktūrām;

– ☐ publisko tiesību subjektiem;

– ☐ privāttiesību subjektiem, kas veic valsts pārvaldes uzdevumus, ja tie sniedz pienācīgas finanšu garantijas;

– ☐ struktūrām, kuru darbību reglamentē dalībvalsts privāttiesības, kurām ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un kuras sniedz pienācīgas finanšu garantijas;

– ☐ personām, kurām ir uzticēts veikt īpašas darbības KĀDP saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu un kuras ir noteiktas attiecīgā pamataktā.

– *Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".*

Piezīmes

[39] Skaidrojumus par pārvaldības veidiem un atsauces uz Finanšu regulu skatīt *BudgWeb* tīmekļa vietnē: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt periodiskumu un nosacījumus.

Faktiskā tiesību akta ietekme tiks uzraudzīta un novērtēta salīdzinājumā ar tādu rādītāju kopu, kas ir pielāgoti ar šo tiesību aktu sasniedzamajiem konkrētajiem politikas mērķiem (sīkāku informāciju par rādītājiem sk. 1.4.4. punktā).

Tiesību akta vidusposma pārskats, kas paredzēts 2022. gadā, dos Komisijai iespēju novērtēt tiesību akta iedarbīgumu un vajadzības gadījumā ierosināt izmaiņas.

Saskaņā ar ierosināto Regulu par *HDV* CO_2 emisiju datu monitoringu un ziņošanu Komisija vāks sertifikācijas procedūrā iegūtos datus par CO_2 emisijām un degvielas patēriņu. Tādējādi monitorings ir cieši saistīts ar sertifikācijas procesu un *VECTO* simulācijas rīka darbību un pārvaldību.

Ar priekšlikumu par CO_2 standartiem tiek piedāvāti divi papildu monitoringa pasākumi, kas papildina Regulu par *HDV* CO_2 emisiju datu monitoringu un ziņošanu:

1. Ražotāju ziņoto un ar obligātajām standartierīcēm izmērīto reālo degvielas patēriņa datu vākšana, publicēšana un monitorings.

2. Ekspluatācijas atbilstības testu ieviešana un pienākums ziņot par novirzēm no tipa apstiprinājuma vērtībām, kuras var mazināt ar korektīva mehānisma palīdzību.

Šādi papildu monitoringa pasākumi stiprinātu monitoringa procesu un nodrošinātu ierosinātās leģislatīvās iniciatīvas iedarbīgumu.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. Apzinātie riski

Monitoringa iedarbīgums ir atkarīgs no labi funkcionējoša sertifikācijas procesa un uzticamiem *VECTO* rīka emisijas datiem, kuri tiek izmantoti saistībā ar Regulu par *HDV* CO_2 emisiju datu monitoringu un ziņošanu.

Kļūdaini emisijas dati vai ražotāju vai dalībvalstu to ziņojumu aizkavēšanās, kas iesniedzami saskaņā ar Regulu par *HDV* CO_2 emisiju datu monitoringu un ziņošanu, var radīt sarežģījumus CO_2 emisijas standartu īstenošanā.

2.2.2. Informācija par izveidoto iekšējās kontroles sistēmu

Paredzētās kontroles metodes ir noteiktas Finanšu regulā un piemērošanas noteikumos.

2.2.3. Paredzamās pārbaužu izmaksas un ieguvumi un gaidāmā kļūdas riska līmeņa novērtējums

Neattiecas

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus.

Lai novērstu krāpšanu un pārkāpumus, papildus Finanšu regulas piemērošanai priekšlikumā ir paredzēti naudas sodi par neatbilstību īpatnējās CO_2 emisijas mērķrādītājiem. Turklāt, kā paskaidrots 2.1. punktā, priekšlikumā paredzēts reālā

degvielas patēriņa monitorings, kā arī ekspluatācijas atbilstības testi un korektīvs mehānisms, ja tiek konstatētas ievērojamas novirzes starp reālajiem un tipa apstiprinājuma datiem. Minētie pasākumi nodrošinās priekšlikuma iedarbīgumu un līdz minimumam samazinās pārkāpumu risku.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ 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			
	Numurs [2][Dabas resursi ……...……]	Dif./nedif.[40]	no EBTA valstīm[41]	no kandidātvalstīm[42]	no trešām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē
2	34 02 01: SEG emisiju samazināšana (mazināšana)	Dif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

- No jauna veidojamās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs […][Kategorija ……]	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidātvalstīm	no trešām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē
	[…][XX.YY.YY.YY]		JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

[40] Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

[41] EBTA: Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

[42] Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem

[Šī iedaļa jāaizpilda, izmantojot **administratīva rakstura budžeta datu izklājlapu** (otrais dokuments šā finanšu pārskata pielikumā), un jāaugšuplādē *CISNET* starpdienestu konsultācijām.]

3.2.1. Kopsavilkums par paredzamo ietekmi uz izdevumiem

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Nr. 2	Ilgtspējīga izaugsme: dabas resursi

Eiropas Komisija[43]			**2019.** gads[44]	**2020.** gads	**N+2** gads	**N+3** gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			**KOPĀ 2019-2020**
• Darbības apropriācijas										
34.02.01	Saistības	(1)	0,500	0,500						**1,000**
	Maksājumi	(2)	0,500	0,500						**1,000**
Budžeta pozīcijas numurs	Saistības	(1a)								
	Maksājumi	(2a)								
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem[45]										
Budžeta pozīcijas numurs		(3)								
KOPĀ apropriācijas Eiropas Komisijai	Saistības	=1+1a +3	0,500	0,500						**1,000**
	Maksājumi	=2+2a +3	0,500	0,500						**1,000**

43 Iesaistītie dienesti: CLIMA ĢD, GROW ĢD, *JRC*

44 N gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot.

45 Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās "BA" pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

• KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,500	0,500						**1,000**
	Maksājumi	(5)	0,500	0,500						**1,000**
• KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem		(6)								
KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas **2. IZDEVUMU KATEGORIJA**	Saistības	=4+ 6	0,500	0,500						**1,000**
	Maksājumi	=5+ 6	0,500	0,500						**1,000**

Ja priekšlikums/iniciatīva ietekmē vairākas izdevumu kategorijas

• KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)								
	Maksājumi	(5)								
• KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķīrumiem		(6)								
KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas **1.–4. IZDEVUMU KATEGORIJA** (atsauces summa)	Saistības	=4+ 6	0,500	0,500						**1,000**
	Maksājumi	=5+ 6	0,500	0,500						**1,000**

Saskaņā ar 2. izdevumu kategoriju pieprasītās darbības apropriācijas tiks sadalītas no pieejamā *LIFE* programmas finansējuma (Klimata pasākumu apakšprogramma).

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	**5**	"Administratīvie izdevumi"

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2019. gads	**2020.** gads	**N+2** gads	**N+3** gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			**KOPĀ 2019-2020**
Eiropas Komisija									
• Cilvēkresursi		0,429	0,429						**0,858**
• Pārējie administratīvie izdevumi		0,015	0,015						**0,030**
KOPĀ Eiropas Komisija	Apropriācijas	0,444	0,444						**0,888**

KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas **5. IZDEVUMU KATEGORIJA**	(Saistību summa = maksājumu summa)	0,444	0,444						**0,888**

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2019. gads[46]	**2020.** gads	**N+2** gads	**N+3** gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			**KOPĀ 2019-2020**
KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas **1.–5. IZDEVUMU KATEGORIJA**	Saistības	0,944	0,944						**1,888**
	Maksājumi	0,944	0,944						**1,888**

[46] N gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot.

3.2.2. Paredzamā ietekme uz darbības apropriācijām

– ☐ Priekšlikums/iniciatīva neparedz izmantot darbības apropriācijas

– ☑ Priekšlikums/iniciatīva paredz darbības apropriācijas izmantot šādā veidā:

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un rezultātus ⇩			**2019.** gads		**2020.** gads		**N+2** gads		**N+3** gads		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)						**KOPĀ 2019-2020**	
	REZULTĀTI																	
	Rezultāta veids[47]	Rezultāta vidējās izmaksas	Nr.	Izmaksas	Nr.	Izmaksas	Nr.	Izmaksas	Nr.	Izmaksas	Nr.	Izmaksas	Nr.	Izmaksas	Nr.	Izmaksas	Kopējais rezultātu daudzums	Kopējās izmaksas
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 3[48] ...																		
- Rezultāts	Pakalpojuma	0,500	1		1	0,500												1,000
- Rezultāts																		
- Rezultāts																		
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 1																		
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ...																		
- Rezultāts																		
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 2																		
KOPĒJĀS IZMAKSAS			1	0,500	1	0,500												1,000

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

[48] Kā aprakstīts 1.4.2. punktā "Konkrētie mērķi..."

3.2.3. Paredzamā ietekme uz administratīvajām apropriācijām

3.2.3.1. Kopsavilkums

– ☐ Priekšlikums/iniciatīva neparedz izmantot administratīvās apropriācijas

– ☑ Priekšlikums/iniciatīva paredz izmantot administratīvās apropriācijas šādā veidā:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2019. gads	**2020.** gads	**2022.** gads	**2023.** gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		**KOPĀ**
Daudzgadu finanšu shēmas **5. IZDEVUMU KATEGORIJA**							
Cilvēkresursi	0,429	0,429					**0,858**
Pārējie administratīvie izdevumi	0,015	0,015					**0,030**
Starpsumma – daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA	0,444	0,444					**0,888**
Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS[49]							
Cilvēkresursi	0	0					**0**
Citi administratīvie izdevumi	0	0					**0**
Starpsumma — ārpus daudzgadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS	0	0					**0**
KOPĀ	**0,444**	**0,444**					**0,888**

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

[49] Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās "BA" pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

3.2.3.2. Paredzamās vajadzības pēc cilvēkresursiem

– ☐ Priekšlikums/iniciatīva neparedz cilvēkresursu izmantošanu

– ☑ Priekšlikums/iniciatīva paredz cilvēkresursu izmantošanu šādā veidā:

Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu

		2019. gads	**2020.** gads	**N+2** gads	**N+3** gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)								
34 01 01 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)		3	3					
XX 01 01 02 (Delegācijas)								
XX 01 05 01 (Netiešā pētniecība)								
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)								
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu — *FTE*)[50]								
34 01 02 01 (*CA, SNE, INT*, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)		0	0					
XX 01 02 02 (*AC, AL, END, INT* un *JED* delegācijās)								
XX 01 04 **yy**[51]	- galvenajā mītnē							
	- delegācijās							
XX 01 05 02 (AC, END, INT – netiešā pētniecība)								
10 01 05 02 (AC, INT, END – tiešā pētniecība)		0	0					
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)								
KOPĀ		**3**	**3**					

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Vajadzības pēc cilvēkresursiem tiks nodrošinātas, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ģenerāldirektorātā, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	No 2019. gada būs vajadzīgi trīs papildu *AD* ierēdņi, kas būt atbildīgi par attiecīgo īstenošanas aktu sagatavošanu un nodrošinās regulas rezultatīvu īstenošanu, monitoringu un izvērtēšanu, kā arī risinās citus jautājumus, kas saistīti ar *VECTO* rīka darbību un sertifikācijas procesa

[50] *AC* – līgumdarbinieki, *AL* – vietējie darbinieki, *END* – valstu norīkotie eksperti, *INT* – aģentūras darbinieki, *JED* = jaunākie eksperti delegācijās.

[51] Ārštata darbiniekiem paredzētā maksimālā summa, ko finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām "BA" pozīcijām).

	pārvaldību. Sīkāks konkrēto uzdevumu apraksts izklāstīt turpmāk. 1. Uzdevumi, kas saistīti ar šīs regulas īstenošanu: a. atsevišķu ražotāju CO_2 emisiju samazinājuma mērķrādītāju un kredītlīniju noteikšana banku vajadzībām; b. uzkrājumu un aizņēmumu procedūru organizācija, pārraudzība un kontrole; c. bezemisijas un mazemisijas līmeņa transportlīdzekļu stimulēšanas mehānisma organizācija, pārraudzība un kontrole; d. pārskatīšanas mehānisma izveide un īstenošana 2022. gadā — mērķrādītāja līmeņu, kredītlīniju, piemērojamo maksimālo robežu pārskatīšana, darbības jomas paplašināšana utt.; e. reālo emisiju datu vākšanas, publicēšanas un uzraudzības procesa pārraudzība. Jebkādas koriģējošas darbības identifikācija un kontrole, ja nepieciešams; f. ekspluatācijas atbilstības testu rezultātu pārraudzība un analīze. Jebkāda koriģējoša mehānisma identifikācija un kontrole, ja nepieciešams; g. gada un daudzgadu atbilstības novērtējums, tostarp sankciju piemērošana un iekasēšana. 2. Uzdevumi, kas saistīti ar šīs regulas monitoringu un izvērtēšanu. 3. Ar *VECTO* rīku saistītie uzdevumi: a. rīka turpmākā attīstība, lai iekļautu jaunas inovatīvas tehnoloģijas ar "paātrinātu procedūru"; b. *VECTO* paātrinātās procedūras pārvaldība, kad tā ir izveidota (līdzīga "ekoinovāciju" procedūrai *LDV* jomā); c. *VECTO* papildu attiecināšana uz autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, mazākiem kravas automobiļiem, kā arī piekabēm un kravas automobiļu faktiskajām virsbūves formām; d. pārvaldīt *VECTO* rīku, kas darbojas centralizēti tīmekļa platformā, kas var būt nepieciešams, lai izskatītu vairākposmu apstiprinājumus (autobusiem un tālsatiksmes autobusiem un reālas virsbūves formas sertifikātiem), klienta informāciju (tādu dažādu transportlīdzekļu salīdzinoša simulācija, kuriem ir pielāgoti ekspluatācijas profili) un veiktu neatkarīgu testēšanu (verifikācijas testu simulācijas veikšana); e. *VECTO* palīgrīku pārvaldība, piemēram, apstiprināšanas process komerciālām datorizētam plūsmu dinamikas (*CFD*) rīkam vai *CFD* atsauces rīka izstrādei, ko veic Komisija; f. iegūt pietiekamas padziļinātas zināšanas, lai, veicot nepieciešamu amatvietu samazinājumu, nodrošinātu, ka: i. Komisija var izmantot *VECTO* ikdienā neatkarīgi no ārējiem līgumslēdzējiem; ii. iepirkumi par izstrādi ir pietiekami detalizēti (piem., tajos

	ir atsevišķu programmas moduļu apraksts funkcionālā līmenī), lai tie būtu pieejami plašam pretendentu lokam, tostarp pretendentiem, kuriem nav iepriekšēju zināšanu par *VECTO* rīku. 4. Ar sertifikācijas procesu saistītie uzdevumi: a. nodrošināt, ka tas laikus tiek atjaunināts un ka tam ir iespējas, kas vajadzīgas CO_2 emisijas standartu pienācīgai īstenošanai; b. atbalstīt *VECTO* paātrināto procedūru, lai tajā būtu jaunas tehnoloģijas. Lai arī 3. un 4. punktā minētie uzdevumi ir saistīti ar Monitoringa un ziņošanas regulas un Sertifikācijas regulas īstenošanu, tie ir atšķirīgi, un tie ir jāveic papildus uzdevumiem, kurus šobrīd veic darbinieki, kas šobrīd strādā minētajās jomās. Pirmā minētā uzdevumu īstenošanai diviem EVA līgumdarbiniekiem tika lūgts sniegt atbalstu ziņošanas sistēmas īstenošanā, kā arī kvalitātes nodrošināšanas un datu kvalitātes kontroles sistēmu sagatavošanā. Otrā minētā uzdevuma īstenošanai ir vajadzīgi papildu cilvēkresursi, kuriem ir īpašas zināšanas par *VECTO* Sertifikācijas regulas atjaunināšanas nolūkā.
Ārštata darbinieki	Neviens

3.2.4. Saderība ar kārtējo daudzgadu finanšu shēmu

– ☑ Priekšlikums/iniciatīva atbilst kārtējai daudzgadu finanšu shēmai.

– ☐ Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpārplāno attiecīgā izdevumu kategorija daudzgadu finanšu shēmā.

Aprakstīt, kas jāpārplāno, norādot attiecīgās budžeta pozīcijas un summas. […]

– ☐ Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpiemēro elastības instruments vai jāpārskata daudzgadu finanšu shēma.

Aprakstīt, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un summas. […]

3.2.5. Trešo personu iemaksas

– Priekšlikums/iniciatīva neparedz trešo personu līdzfinansējumu.

– Priekšlikums/iniciatīva paredz šādu līdzfinansējumu:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	N gads	**N+1** gads	**N+2** gads	**N+3** gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansējuma struktūru								
KOPĀ līdzfinansējuma apropriācijas								

3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

– ☑ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.

– ☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:

☐ pašu resursus

☐ dažādus ieņēmumus

EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta ieņēmumu pozīcija	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme[52]						
		N gads	**N+1** gads	**N+2** gads	**N+3** gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
…… pants								

Attiecībā uz dažādiem ieņēmumiem, kas ir "piešķirtie ieņēmumi", norādīt attiecīgo(-ās) izdevumu pozīciju(-as).

Regula ir veidota tā, lai nodrošinātu visu ražotāju atbilstību. Tāpēc nav sagaidāms, ka tiks gūti ieņēmumi no maksas par pārsniegtajām emisijām, kas paredzēta 8. pantā. Tomēr, ja šā panta noteikumu īstenošanā radīsies ieņēmumi, tie tiks iekļauti vispārējā ES budžetā. Ietekmes novērtējumā, kas pievienots priekšlikumam, ir norādīti iespējamo kopējo emisiju pārsnieguma maksu diapazons, kas varētu būt jāmaksā atbilstības neievērošanas gadījumā.

Norādīt, ar kādu metodi aprēķināta ietekme uz ieņēmumiem.

[…]

[52] Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 25 % apmērā.