

Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

► **B**

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 443/2009

(2009. gada 23. aprīlis),

ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.)

Grozīta ar:

Oficiālais Vēstnesis

		Nr.	Lappuse	Datums
► <u>M1</u>	Komisijas Regula (ES) Nr. 397/2013 (2013. gada 30. aprīlis)	L 120	4	1.5.2013.
► <u>M2</u>	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 333/2014 (2014. gada 11. marts)	L 103	15	5.4.2014.

▼B**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK)
Nr. 443/2009****(2009. gada 23. aprīlis),****ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 175. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Šīs regulas mērķis ir noteikt emisiju standartus jauniem vieglajiem automobiļiem, kas reģistrēti Kopienā, tādējādi īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem un tajā pašā laikā nodrošinot pareizu iekšējā tirgus darbību.
- (2) ANO Vispārējā konvencijā par klimata pārmaiņām, kuru Eiropas Kopienas vārdā apstiprināja ar Padomes Lēmumu 94/69/EK ⁽³⁾, noteikts, ka visas puses sagatavo un īsteno valsts un attiecīgā gadījumā reģionālās programmas, kuras ietver pasākumus klimata pārmaiņu mazināšanai. Šajā sakarā Komisija 2007. gada janvārī ierosināja, ka starptautisko sarunu kontekstā Eiropas Savienībai būtu jānosaka mērķis – attīstītajām valstīm līdz 2020. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt par 30 % (salīdzinot ar 1990. gadu) – un ka Eiropas Savienībai pašai būtu cieši jāaņem patstāvīgi līdz 2020. gadam vismaz par 20 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas (salīdzinot ar 1990. gadu) neatkarīgi no citu attīstīto valstu sasniegtā samazinājuma. Šo mērķi apstiprināja Eiropas Parlaments un Padome.

⁽¹⁾ OV C 77, 31.3.2009., 1. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2008. gada 17. decembra Atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts) un Padomes 2009. gada 6. aprīļa Lēmums.⁽³⁾ OV L 33, 7.2.1994., 11. lpp.

▼B

- (3) No minētajām saistībām izriet, ka visām dalībvalstīm būs ievērojami jāsamazina arī emisijas no vieglajiem automobiļiem. Lai panāktu vajadzīgos būtiskos samazinājumus, būtu jāisteno politika un pasākumi dalībvalstu un Kopienas mērogā ne tikai automobiļu rūpniecības un enerģētikas nozarē, bet arī visās Kopienas tautsaimniecības nozarēs. Autotransporta nozare ir otra lielākā siltumnīcefekta gāzu radītāja Eiropas Savienībā, un tās radītās emisijas turpina palielināties. Ja autotransporta nozares ietekme uz klimata pārmaiņām turpinās palielināties, ļoti ievērojami tiktu mazināti tie panākumi, kas cīņā ar klimata pārmaiņām gūti citās nozarēs, samazinot emisijas.
- (4) CO₂ samazināšanas prasību izpildē vadoties pēc Kopienas mērķiem, kas noteikti jauniem vieglajiem automobiļiem, ražotāji varēs plānot ar lielāku noteiktību un elastīgāk, nekā vadoties pēc atsevišķiem valsts samazināšanas mērķiem. Nosakot emisiju standartus, ir svarīgi ņemt vērā, kā tie ietekmēs tirgus un ražotāju konkurētspēju, uzņēmējdarbības tiešās un netiešās izmaksas un arvien lielāko labumu, ko gūs, stimulējot inovācijas un samazinot enerģijas patēriņu.
- (5) Šī regulas pamatā ir vispāratzīts Kopienā reģistrētu automobiļu CO₂ emisiju mērīšanas un monitoringa process, kurš atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumam Nr. 1753/2000/EK (2000. gada 22. jūnijs), ar ko izveido sistēmu jaunu vieglo automobiļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas monitoringam ⁽¹⁾. Ir svarīgi, lai, nosakot CO₂ emisiju samazināšanas prasības, transportlīdzekļu ražotājiem visā Kopienā arī turpmāk būtu iespēja prognozēt un droši plānot par visiem jaunajiem automobiļiem Kopienā.
- (6) Komisija 1995. gadā pieņēma Kopienas stratēģiju automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai. Šīs stratēģijas pamatā ir trīs pīlāri: brīvprātīga automobiļu nozares pārstāvju apņemšanās samazināt emisijas, uzlabojumi patērētājiem paredzētajā informācijā un fiskāli veicināšanas pasākumi automobiļiem ar ekonomisku degvielas patēriņu.
- (7) Eiropas Autotransporta ražotāju apvienība (EARA) 1998. gadā apņēmas līdz 2008. gadam samazināt pārdoto jauno automobiļu vidējo emisiju rādītāju līdz 140 g CO₂/km, un Japānas Autotransporta ražotāju apvienība (JARA) un Korejas Autotransporta ražotāju apvienība (KARA) 1999. gadā apņēmas līdz 2009. gadam samazināt pārdoto jauno automobiļu vidējās emisijas līdz 140 g CO₂/km. Šīs saistības tika atzītas ar Komisijas Ieteikumu 1999/125/EK (1999. gada 5. februāris) par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem ⁽²⁾ (EARA), Komisijas Ieteikumu 2000/303/EK (2000. gada 13. aprīlis) par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem (KARA) ⁽³⁾ un Komisijas Ieteikumu 2000/304/EK (2000. gada 13. aprīlis) par CO₂ emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem (JARA) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ OV L 202, 10.8.2000., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 40, 13.2.1999., 49. lpp.

⁽³⁾ OV L 100, 20.4.2000., 55. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 100, 20.4.2000., 57. lpp.

▼B

- (8) Komisija 2007. gada 7. februārī vienlaikus pieņēma divus Paziņojumus – “Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai” un “Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam, *CARS 21*”. Paziņojumos uzsvērts, ka panākts progress, lai līdz 2008./2009. gadam sasniegtu mērķi –140 g CO₂/km –, un ka Kopienas mērķis –120 g CO₂/km – netiks sasniegts bez papildu pasākumiem.
- (9) Komisija ierosināja integrētu pieeju, lai līdz 2012. gadam sasniegtu Kopienas mērķi –120 g CO₂/km –, un paziņoja, ka Komisija ierosinās regulējumu, lai, galveno uzmanību pievēršot obligātai CO₂ emisiju samazināšanai, sasniegtu Kopienas mērķi visu jauno automobiļu vidējo emisiju rādītājus samazināt līdz 130 g CO₂/km, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģijas. Atbilstīgi ražotāju brīvprātīgas apņemšanās pieejai tas attiecas uz elementiem, ko ņem vērā, mērot vieglo automobiļu CO₂ emisijas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (*Euro 5* un *Euro 6*) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai ⁽¹⁾. Ar citiem tehniskiem uzlabojumiem un plašāku biodegvielas ilgtspējīgu izmantošanu panāks turpmāku samazinājumu par 10 g CO₂/km vai līdzvērtīgu, ja tehniski tas būs vajadzīgs.
- (10) Attiecībā uz jaunu automobiļu vidējiem radītājiem, nosakot regulējumu mērķa sasniegšanai, būtu jānodrošina, lai emisiju samazināšanas mērķi neietekmētu konkurenci, atbilstu sociālās vienlīdzības principiem, būtu ilgtspējīgi un ņemtu vērā Eiropas autorizotāju daudzveidību, būtu taisnīgi un neradītu tiem nepamatotus konkurences traucējumus. Tiesiskajam regulējumam vajadzētu būt saderīgam ar vispārējo mērķi sasniegt Kopienas Kioto mērķus, un tas būtu jāpapildina ar citiem tādiem instrumentiem, kas vairāk saistīti ar izmantošanu, kā automobiļu un enerģijas nodokļu diferencēšana.
- (11) Eiropas Savienības vispārējā budžetā būtu jānodrošina pienācīgs finansējums, lai sekmētu tādu tehnoloģiju izstrādi, kas paredzētas CO₂ emisijas samazināšanai no sauszemes transportlīdzekļiem.
- (12) Lai saglabātu automobiļu tirgus dažādību un tā spēju apmierināt dažādu patērētāju vajadzības, CO₂ mērķis attiecībā uz vieglajiem automobiļiem būtu jānosaka saskaņā ar lineāru automobiļu lietderības funkciju. Lai raksturotu šo lietderību, atbilstīgs parametrs ir masa, kas dod priekšstatu par pašreizējām emisijām un tādējādi ļauj noteikt reālistiskākus un konkurenci neietekmējošus mērķus. Turklāt dati par masu ir pieejami uzreiz. Būtu jāapkopo dati par tādiem alternatīviem lietderības parametriem kā balstvirsmā

⁽¹⁾ OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

▼B

(šķērsbāze × garenbāze), lai pieeju, kuras pamatā ir lietderības noteikšana, varētu novērtēt ilgākā laikposmā. Komisijai līdz 2014. gadam būtu jāpārskata datu pieejamība un vajadzības gadījumā jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikums par lietderības parametru pielāgošanu.

- (13) Regulas mērķis ir dot stimulu automobiļu ražotājiem ieguldīt jaunās tehnoloģijās. Ar šo regulu tiek aktīvi veicināta ekoloģiskā inovācija, un tajā ņemta vērā turpmāka tehnikas attīstība. Jo īpaši būtu jāveicina inovatīvu piedziņas tehnoloģiju izstrāde, jo tās rada ievērojami mazāk emisiju nekā ierastie vieglie automobiļi. Tādējādi tiek veicināta ilgtermiņa Eiropas rūpniecības konkurētspēja un kvalitatīvu darba vietu radīšana. Komisijai būtu jāapsver iespēja saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 14. panta 3. punktu testa procedūru pārskatā iekļaut ekoinovācijas pasākumus, ņemot vērā šādas iekļaušanas tehnisko un saimniecisko ietekmi.
- (14) Atzīstot ārkārtīgi augstās pētniecības un izstrādes, kā arī vienības ražošanas izmaksas, kas radīsies, ieviešot tirgū agrīno paaudžu ļoti maza oglekļa emisiju apjoma transportlīdzekļu tehnoloģijas pēc tam, kad stāsies spēkā šī regula, tajā ir ietverti arī konkrēti pagaidu noteikumi, kurus piemēros, lai paātrinātu un veicinātu ārkārtīgi maza oglekļa emisiju apjoma transportlīdzekļu ieviešanu Kopienas tirgū to sākotnējos tirdzniecības posmos.
- (15) Izmantojot atsevišķus alternatīvus degvielas veidus, var ievērojami samazināt CO₂ emisijas visā degvielas aprites ciklā no ieguves līdz patēriņam. Tāpēc šajā regulā ir īpaši noteikumi, kas iekļauti, lai veicinātu ar atsevišķiem alternatīvās degvielas veidiem darbināmu transportlīdzekļu turpmāku laišanu Kopienas tirgū.
- (16) Lai panāktu atbilstību pieejai, kas pieņemta atbilstīgi Komisijas CO₂ un automobiļu stratēģijai, jo īpaši saistībā ar ražotāju apvienību brīvprātīgu apņemšanos, mērķis būtu jānosaka attiecībā uz jauniem vieglajiem automobiļiem, kas pirmo reizi reģistrēti Kopienā un kas (izņemot uz laiku, lai izvairītos no ļaunprātīgas izmantošanas) iepriekš nav reģistrēti ārpus tās.
- (17) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai ⁽¹⁾, izveidoja saskaņotu regulējumu, kurš ietver administratīvus noteikumus un vispārējas tehniskas prasības, visu tādu jaunu transportlīdzekļu apstiprināšanai, uz ko tā attiecas. Tiesību subjektam, kas atbild par minētās direktīvas ievērošanu, vajadzētu būt tam pašam tiesību subjektam, kurš atbild par visiem tipa apstiprināšanas procesa aspektiem atbilstīgi minētajai direktīvai un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu.

⁽¹⁾ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

▼B

- (18) Tipa apstiprināšanas nolūkiem īpašas prasības attiecas uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, tādēļ tie nebūtu jāiekļauj šīs regulas darbības jomā. Transportlīdzekļus, kas pirms šīs regulas stāšanās spēkā ir klasificēti M₁ kategorijā un ražoti tieši komerciālām vajadzībām, lai tajos varētu iecelt ratiņkrēslus, un atbilst Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma speciālā transportlīdzekļa definīcijai, arī nevajadzētu iekļaut šīs regulas darbības jomā atbilstīgi Kopienas politikai attiecībā uz palīdzību personām ar invaliditāti.
- (19) Ražotājiem vajadzētu būt iespējai pielāgoties, un tiem būtu jāļauj pieņemt lēmumus, kā sasniegt mērķus saskaņā ar šo regulu, un vai nu ievērot tikai vidējo kopējo emisiju rādītāju par visiem jaunajiem automobiļiem, vai arī sasniegt CO₂ mērķus attiecībā uz katru atsevišķu automobili. Tādēļ no ražotājiem būtu jāprasa nodrošināt, lai visu jaunu vieglo automobiļu, kas reģistrēti Kopienā un par ko tie ir atbildīgi, vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz vidējo emisiju mērķi, kas noteikti minētajiem automobiļiem. Šī prasība būtu jāievieš pakāpeniski laika posmā no 2012. līdz 2015. gadam, lai veicinātu pāreju.
- (20) Nav pareizi izmantot vienu un to pašu metodi, lai noteiktu emisiju samazināšanas mērķus lielajiem un mazajiem ražotājiem, ko uzskata par neatkarīgiem saskaņā ar šajā regulā noteiktajiem kritērijiem. Šiem mazajiem ražotājiem būtu jānosaka citi emisiju samazināšanas mērķi atbilstīgi šā ražotāja transportlīdzekļu tehnoloģiskajam potenciālam samazināt īpatnējās CO₂ emisijas un ņemot vērā attiecīgo tirgus segmentu īpatnības. Šī atkāpe būtu jāievēro I pielikuma īpatnējo emisiju mērķu pārskatīšanā, kas jāpaveic līdz 2013. gada sākumam.
- (21) Specifisko modeļu ražotājiem būtu jāļauj izmantot alternatīvo mērķi, kas ir par 25 % zemāks nekā to vidējās īpatnējās CO₂ emisijas 2007. gadā. Līdzīgs mērķis būtu jānosaka, ja nav informācijas par ražotāja vidējām īpatnējām emisijām 2007. gadā. Šī atkāpe būtu jāievēro I pielikuma īpatnējo emisiju mērķu pārskatīšanā, kas jāpaveic līdz 2013. gada sākumam.

▼B

- (22) Nosakot vidējās īpatnējās CO₂ emisijas visiem jaunajiem Kopienā reģistrētajiem automobiļiem, par kuriem ražotājs ir atbildīgs, būtu jāņem vērā visi automobiļi neatkarīgi no to svara vai citiem rādītājiem. Lai gan Regula (EK) Nr. 715/2007 neattiecas uz vieglajiem automobiļiem, kuru atsaucē masa nepārsniedz 2 610 kg un kuru tipa apstiprinājumu nevar paplašināt atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam, šo automobiļu radītās emisijas būtu jāmēra saskaņā ar to pašu mērīšanas procedūru, ko saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 692/2008 ⁽¹⁾ piemēro vieglajiem automobiļiem. Iegūtās CO₂ emisiju vērtības būtu jānorāda transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā, lai transportlīdzekli varētu iekļaut monitoringa shēmā.
- (23) Lai ražotāji varētu pielāgoties nolūkā sasniegt savus mērķus, uz ko attiecas šī regula, tie var atklāti, pārrēdzami un bez diskriminācijas vienoties par grupas izveidošanu. Vienošanās par grupas izveidošanu termiņam nevajadzētu pārsniegt piecus gadus, bet to var pagarināt. Ja ražotāji apvienojas grupā, būtu jāuzskata, ka ražotāji ir sasnieguši mērķus atbilstīgi šai regulai, ja visas grupas vidējās emisijas nepārsniedz grupas emisiju mērķus.
- (24) Vajadzīgs vienkāršs atbilstības ievērošanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi tiek sasniegti.
- (25) Īpatnējās CO₂ emisijas no jauniem vieglajiem automobiļiem mēra pēc Kopienā saskaņotas metodikas, kas izklāstīta Regulā (EK) Nr. 715/2007. Lai iespējami samazinātu šīs regulas administratīvo slogu, atbilstība būtu jāmēra, atsaucoties uz tādiem datiem par jaunu automobiļu reģistrāciju Kopienā, ko apkopojušas dalībvalstis un kas paziņoti Komisijai. Lai nodrošinātu konsekvensi attiecībā uz datiem, kas izmantoti atbilstības novērtēšanai, iespējami vairāk būtu jāsaņem noteikumi par šo datu apkopošanu un paziņošanu.
- (26) Direktīvā 2007/46/EK paredzēts, ka ražotājiem jāizdod atbilstības sertifikāts, kam jābūt pievienotam katram jaunam vieglajam automobilim, un ka dalībvalstīm jaunu vieglo automobiļu jāatļauj reģistrēt un nodot ekspluatācijā tikai tad, ja tam ir derīgs atbilstības sertifikāts. Dalībvalstu apkopotajiem datiem būtu jāatbilst datiem atbilstības sertifikātā, ko ražotājs izdevis vieglajam automobilim, un to pamatā vajadzētu būt tikai šim sertifikātam. Ja dalībvalstis pamatotu iemeslu dēļ neizmanto atbilstības sertifikātu, lai pabeigtu jauna vieglā automobiļa reģistrācijas procesu un

⁽¹⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (*Euro 5* un *Euro 6*) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.).

▼B

nodošanu ekspluatācijā, tām būtu jāveic vajadzīgie pasākumi, kas nodrošina pienācīgi precīzu uzraudzības procedūru. Atbilstības sertifikātu dati būtu jāiekļauj Kopienas standarta datubāzē. Tā būtu jāizmanto kā vienīgais uzziņas avots, lai dalībvalstīm atvieglotu reģistrācijas datu apkopošanu, ja transportlīdzekļus reģistrē pirmo reizi.

- (27) Tas, kā ražotājs ievēro mērķus saskaņā ar šo regulu, būtu jānovērtē Kopienas līmenī. Ražotājiem, kam vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz ar šo regulu atļautās emisijas, sākot ar 2012. gada, par katru kalendāro gadu būtu jāmaksā par pārsniegtajām emisijām. Šai maksai būtu jāmainās atbilstoši tam, cik lielā mērā ražotāji atkāpjas no sava mērķa. Tai ar laiku būtu jāķļūst lielākai. Lai pietiekami stimulētu tādu pasākumu pieņemšanu, kuru mērķis ir samazināt vieglo automobiļu īpatnējās CO₂ emisijas, maksai būtu jāatbilst tehnoloģiju izmaksām. Maksas par pārsniegtajām emisijām būtu jāuzskata par Eiropas Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.
- (28) Jebkuri pasākumi, ko dalībvalstis var saglabāt vai ieviest atbilstīgi Līguma 176. pantam, nedrīkstētu – ņemot vērā šīs regulas mērķi un ar to noteiktās procedūras – paredzēt papildu vai stingrākas sankcijas ražotājiem, kuri neizpilda viņiem šajā regulā noteiktos mērķus.
- (29) Šai regulai nevajadzētu ierobežot Kopienas konkurences noteikumu pilnīgu piemērošanu.
- (30) Komisijai būtu jāapsver jauna kārtība ilgtermiņa mērķa sasniegšanai, īpaši attiecībā uz līknes slīpumu, lietderības parametru un maksu par pārsniegtajām emisijām.
- (31) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (32) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro grozīt monitoringa un ziņošanas prasības, ņemot vērā pieredzi šīs regulas piemērošanā, lai noteiktu metodes maksas iekasēšanai par pārsniegtajām emisijām un lai pieņemtu sīki izstrādātus noteikumus attiecībā uz atkāpi dažiem ražotājiem un pielāgotu I pielikumu, lai ņemtu vērā Kopienā reģistrēto jauno vieglo automobiļu masas izmaiņas un atspoguļotu izmaiņas reglamentētajā pārbaudes procedūrā īpatnējo CO₂ emisiju izmērīšanai. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia*, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

▼B

- (33) Vienkāršības un lielākas juridiskās noteiktības labad būtu jāatceļ Lēmums Nr. 1753/2000/EK.
- (34) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi – proti, noteikt CO₂ emisiju prasības jauniem vieglajiem automobiļiem, lai nodrošinātu iekšējā tirgus pareizu darbību un sasniegtu Savienības kopējo mērķi samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka ierosinātās darbības apjoma un ietekmes dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 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 mērķi

Ar šo regulu nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem vieglajiem automobiļiem, lai nodrošinātu iekšējā tirgus pareizu darbību un sasniegtu Eiropas Kopienas kopējo mērķi samazināt jauno automobiļu vidējo emisiju rādītāju līdz 120 g CO₂/km. Šajā regulā paredzēts, ka, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģijas, visu jauno vieglo automobiļu vidējās emisijas būs 130 g CO₂/km, ko nosaka atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem, un inovatīvām tehnoloģijām.

▼M2

Ar šo regulu attiecībā uz Savienībā reģistrētu jaunu automobiļu vidējām emisijām, ko mēra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulas (EK) Nr. 692/2008 XII pielikumu, un tā īstenošanas pasākumiem, un inovatīvām tehnoloģijām, nosaka mērķi 95 g CO₂/km, kurš piemērojams no 2020. gada.

▼B

Šai regulai sekos papildu pasākumi, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO₂/km, kas ir daļa no Kopienas integrētās pieejas.

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz M₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā (vieglie automobiļi), kuri pirmo reizi reģistrēti Kopienā un kuri iepriekš nav reģistrēti ārpus Kopienas (jauni vieglie automobiļi).

2. Neņem vērā iepriekšēju reģistrāciju ārpus Kopienas, ja tā veikta mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Kopienā.

▼B

3. Šī regula neattiecas uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 5. punktā.

▼M2

4. No 2012. gada 1. janvāra 4. pantu, 8. panta 4. punkta b) un c) apakšpunktu, 9. pantu un 10. panta 1. punkta a) un c) apakšpunktu nepiemēro ražotājam, kurš kopā ar visiem saviem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs mazāk nekā par 1 000 jauniem vieglajiem automobiļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendāra gadā.

▼B*3. pants***Definīcijas**

1. Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) “vidējās īpatnējās CO₂ emisijas” attiecībā uz ražotāju ir visu to jauno vieglo automobiļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, kuriem tas ir ražotājs;
- b) “atbilstības sertifikāts” ir Direktīvas 2007/46/EK 18. pantā minētais sertifikāts;
- c) “ražotājs” ir persona vai organizācija, kas atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK atskaitās apstiprinātājai iestādei par visiem EK tipa apstiprināšanas procedūras aspektiem un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu;
- d) “masa” ir pašmasa automobilim ar virsbūvi tehniskā kārtībā, un tā ir norādīta atbilstības sertifikātā un definēta Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.6. punktā;
- e) “balstvirsmas” ir šķērsbāze, reizināta ar automobiļa garenbāzi, kā noteikts atbilstības sertifikātā un definēts Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.1. un 2.3. punktā;
- f) “īpatnējās CO₂ emisijas” ir vieglā automobiļa CO₂ emisijas, kas izmērītas atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 un atbilstības sertifikātā norādītas kā CO₂ emisiju masa (kombinētā). Attiecībā uz vieglajiem automobiļiem, kuru tips nav apstiprināts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, “īpatnējās CO₂ emisijas” ir CO₂ emisijas, ko mēra saskaņā ar tādām pašām mērīšanas procedūrām, kā attiecībā uz vieglajiem automobiļiem noteikts Regulā (EK) Nr. 692/2008, vai saskaņā ar procedūrām, kuras Komisija pieņēmusi, lai noteiktu CO₂ emisijas šādiem vieglajiem automobiļiem;
- g) “īpatnējo emisiju mērķis” attiecībā uz ražotāju ir katra jauna vieglā automobiļa, kam tas ir ražotājs, vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, kuras atļautas atbilstīgi I pielikumam, vai, ja saskaņā ar 11. pantu ražotājam piešķir atkāpi, īpatnējo CO₂ emisiju mērķis, kas noteikts atbilstīgi minētajai atkāpei.

▼B

2. Šajā regulā “saistītu ražotāju grupa” nozīmē ražotāju un ar to saistītos uzņēmumus. Attiecībā uz ražotāju “saistīti uzņēmumi” ir:

a) uzņēmumi, kuros ražotājam ir tieši vai netieši:

▼M2

— vairāk nekā puse balsu vai,

▼B

— tiesības iecelt vairāk nekā pusi no uzraudzības padomes, valdes vai likumīgajiem pārstāvjiem, vai

— tiesības vadīt uzņēmuma darījumus;

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

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

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

e) uzņēmumi, kuros a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras kopīgi ir ražotājam vai vienam vai vairākiem tā saistītajiem uzņēmumiem, kas minēti a) līdz d) apakšpunktā, un vienai vai vairākām trešajām personām.

*4. pants***Īpatnējo emisiju mērķi**

Kalendārajā gadā, kas sākas 2012. gada 1. janvārī, un nākamajos kalendārajos gados visi vieglo automobiļu ražotāji nodrošina, ka vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz īpatnējo emisiju mērķi, kas noteikts atbilstīgi I pielikumam vai, ja saskaņā ar 11. pantu ražotājam piešķir atkāpi, atbilstīgi minētajai atkāpei.

▼M2

Lai noteiktu katra ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, ņem vērā turpmāk norādītās procentuālās vērtības attiecībā uz katru ražotāja jauno vieglo automobili, kas reģistrēts attiecīgajā gadā:

— 2012. gadā: 65 %,

— 2013. gadā: 75 %,

— 2014. gadā: 80 %,

— no 2015. gada līdz 2019. gadam: 100 %,

▼ M2

- 2020. gadā: 95 %,
- sākot no 2020. gada beigām: 100 %.

▼ B*5. pants***Superkredīti**

Aprēķinot vidējo īpatnējo CO₂ emisiju, katru jauno vieglo automobili, kuram īpatnējā CO₂ emisija nepārsniedz 50 g CO₂/km, skaita kā:

- 3,5 automobiļus 2012. gadā,
- 3,5 automobiļus 2013. gadā,
- 2,5 automobiļus 2014. gadā,
- 1,5 automobiļus 2015. gadā,
- 1 automobili 2016. gadā.

▼ M2*5.a pants***Superkredīti saistībā ar mērķi 95 g CO₂/km**

Aprēķinot vidējo īpatnējo CO₂ emisiju, katru jauno vieglo automobili, kuram īpatnējā CO₂ emisija nepārsniedz 50 g CO₂/km, skaita kā:

- 2 vieglos automobiļus 2020. gadā,
- 1,67 vieglos automobiļus 2021. gadā,
- 1,33 vieglos automobiļus 2022. gadā,
- 1 vieglo automobili, sākot no 2023. gada,

par gadu, kad tas ir reģistrēts laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam, ievērojot maksimālo ierobežojumu katram ražotājam 7,5 g CO₂/km minētajā laikposmā.

▼ B*6. pants***Īpatnējās emisijas apjoma mērķis alternatīvās degvielas dzinēja transportlīdzekļiem**

Lai noteiktu, vai ražotāji ievēro 4. pantā minētos īpatnējo emisiju mērķus, īpatnējo CO₂ emisiju daudzums katram transportlīdzeklī, kas izstrādāts, lai varētu darboties ar maisījumu, kurā ir benzīns ar 85 % etanola ("E85"), kas atbilst attiecīgo Kopienas tiesību aktu vai Eiropas tehniskajiem standartiem, līdz 2015. gada 31. decembrim ir jāsamazina par 5 %, jo biodegvielas izmantošanas dēļ tam ir lielākas tehnoloģiskās un emisiju samazināšanas spējas. Šo samazinājumu piemēro vienīgi gadījumos, ja vismaz 30 % no degvielas uzpildes stacijām tajā dalībvalstī, kurā attiecīgais transportlīdzeklis ir reģistrēts, piedāvā alternatīvu degvielu, kas atbilst attiecīgajos Kopienas tiesību aktos noteiktajiem biodegvielu ilgtspējības kritērijiem.

▼B*7. pants***Apvienošanās grupā**

1. Ražotāji, kam saskaņā ar 11. pantu nav piešķirta atkāpe, var apvienoties grupā, lai izpildītu 4. pantā minētās saistības.

2. Vienošanās apvienoties grupā var būt par vienu vai vairākiem kalendārajiem gadiem, ja katras vienošanās kopējais termiņš nepārsniedz piecus kalendāros gadus, un vienošanās jānoslēdz pirms 31. decembra vai tieši 31. decembrī pirmajā kalendārajā gadā, kurā emisijas jāsummē. Ražotāji, kas apvienojas grupā, iesniedz Komisijai šādu informāciju:

- a) ražotāji, kurus iekļaus grupā;
- b) ražotājs, kas izvirzīts par grupas vadītāju, būs grupas kontaktpersona un atbildēs par to pārsniegto emisiju maksu samaksāšanu, kuras saskaņā ar 9. pantu noteiktas grupai; un
- c) pierādījumi, ka grupas vadītājs varēs izpildīt b) apakšpunktā minētos pienākumus.

3. Ja izvirzītais grupas vadītājs neizpilda prasību samaksāt pārsniegto emisiju maksu, kura saskaņā ar 9. pantu noteikta grupai, Komisija paziņo par to ražotājiem.

4. Grupā iekļautie ražotāji kopīgi informē Komisiju par grupas vadītāja vai tā finanšu stāvokļa maiņu, ciktāl tas ietekmē tā spēju izpildīt prasību samaksāt pārsniegto emisiju maksu, kura saskaņā ar 9. pantu noteikta grupai, kā arī par izmaiņām grupas sastāvā vai grupas likvidēšanu.

5. Ražotāji var vienoties par apvienošanos grupā, ja to vienošanās atbilst Līguma 81. un 82. pantam un ja tie ar komerciāli pamatotiem nosacījumiem atklāti, pārredzami un bez diskriminācijas ļauj grupā darboties visiem ražotājiem, kas vēlas kļūt par grupas dalībniekiem. Neskarot Kopienas konkurences noteikumu vispārēju piemērošanu šādām grupām, visi grupas dalībnieki jo īpaši nodrošina, ka saistībā ar to vienošanos par apvienošanos grupā nedrīkst notikt ne datu kopīga izmantošana, ne apmaiņa ar informāciju, izņemot attiecībā uz šādu informāciju:

- a) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas;
- b) īpatnējo emisiju mērķis;
- c) kopējais reģistrēto transportlīdzekļu skaits.

6. Šā panta 5. punktu nepiemēro, ja visi grupas ražotāji ir daļa no vienas un tās pašas saistītu ražotāju grupas.

▼B

7. Ja nav 3. punktā minētā paziņojuma, ražotāju grupu, par ko Komisijai ir iesniegta informācija attiecībā uz 4. pantā minēto saistību izpildi, uzskata par vienu ražotāju. Ar uzraudzību un ziņojumu iesniegšanu saistītā informācija par ikvienu ražotāju, kā arī ikvienu ražotāju grupu tiek reģistrēta, nodota un ir pieejama 8. panta 4. punktā minētajā centrālajā reģistrā.

*8. pants***Vidējo emisiju monitorings un ziņošana par tām**

1. Saskaņā ar II pielikuma A daļu par kalendāro gadu, kas sākas 2010. gada 1. janvārī, un katru nākamo kalendāro gadu dalībvalsts fiksē informāciju par katru jaunu vieglo automobili, kas reģistrēts tās teritorijā. Šī informācija ir pieejama ražotājiem un viņu izraudzītajiem importētājiem vai pārstāvjiem katrā dalībvalstī. Dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka par reģistrāciju atbildīgo iestāžu darbība ir pārredzama. Katra dalībvalsts nodrošina, ka īpatnējās CO₂ emisijas vieglajiem automobiļiem, kuriem nav tipa apstiprinājuma saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, tiek mērītas un reģistrētas atbilstības sertifikātā.

2. Sākot no 2011. gada, katru gadu līdz 28. februārim dalībvalsts nosaka un nosūta Komisijai II pielikuma B daļā minēto informāciju par iepriekšējo kalendāro gadu. Datus nosūta II pielikuma C daļā noteiktajā formātā.

3. Pēc Komisijas pieprasījuma dalībvalsts nosūta arī visus atbilstīgi 1. punktam savāktos datus.

4. Komisija izveido centralizētu reģistru, kurā fiksē dalībvalstu paziņotos datus, uz ko attiecas šis pants, un sākot no 2011. gada katru gadu līdz 30. jūnijam katram ražotājam provizoriski aprēķina:

- a) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;
- b) īpatnējo emisiju mērķi iepriekšējā kalendārajā gadā; un
- c) starpību starp ražotāja vidējām īpatnējām CO₂ emisijām iepriekšējā kalendārajā gadā un tā īpatnējo emisiju mērķi minētajā gadā.

Komisija katram ražotājam paziņo provizorisko aprēķinu par attiecīgo ražotāju. Paziņojums ietver datus par katru dalībvalsti par jauno reģistrēto vieglo automobiļu skaitu un to īpatnējām CO₂ emisijām.

Reģistrs ir publiski pieejams.

5. Ražotājs trīs mēnešos pēc 4. punktā minētā provizoriskā aprēķina saņemšanas var paziņot Komisijai par kļūdām datos, norādot dalībvalsti, kurā, pēc ražotāja domām, radusies kļūda.

▼B

Komisija izskata visus ražotāju ziņojumus un līdz 31. oktobrim vai nu apstiprina, vai groza provizoriskos aprēķinus, kas minēti 4. punktā.

6. Ja pēc tam, kad izdarīts 5. pantā minētais aprēķins par 2010. vai 2011. gadu, Komisijai šķiet, ka ražotāja vidējās CO₂ īpatnējās emisijas minētajā gadā pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķi minētajām gadam, Komisija to paziņo ražotājam.

7. Dalībvalstis izraugās kompetentu iestādi monitoringa datu vākšanai un paziņošanai saskaņā ar šo regulu un ne vēlāk kā līdz 2009. gada 8. decembris informē par to Komisiju. Komisija pēc tam par to informē Eiropas Parlamentu un Padomi.

8. Dalībvalstis par katru kalendāro gadu, kuram piemērojams 6. pants, sniedz Komisijai informāciju par uzpildes staciju daļu un ilgtspējības kritērijiem attiecībā uz E85 degvielu, kā minēts attiecīgajā pantā.

▼M2

9. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par šajā pantā noteiktajām datu monitoringa un paziņošanas procedūrām un par II pielikuma piemērošanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 14. panta 2. punktā.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 14.a pantu, lai grozītu datu prasības un datu parametrus, kas izklāstīti II pielikumā.

▼B*9. pants***Maksa par pārsniegtajām emisijām**

1. Sākot ar 2012. gadu, katru kalendāro gadu Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām ražotājam vai – grupas gadījumā – grupas vadītājam, ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķi attiecīgajā gadā.

2. Maksu par pārsniegtajām emisijām, kas minēta 1. punktā, aprēķina pēc šādas formulas:

a) no 2012. līdz 2018. gadam:

i) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par vairāk nekā 3 g CO₂/km:

$$((\text{pārsniegtās emisijas} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{jauno vieglo automobiļu skaits};$$

ii) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par vairāk nekā 2 g CO₂/km, bet nepārsniedz 3 g CO₂/km:

▼B

$((\text{pārsniegtās emisijas} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{jauno vieglo automobiļu skaits};$

- iii) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par vairāk nekā 1 g CO₂/km, bet nepārsniedz 2 g CO₂/km:

$((\text{pārsniegtās emisijas} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{jauno vieglo automobiļu skaits};$

- iv) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par ne vairāk kā 1 g CO₂/km:

$(\text{Pārsniegtās emisijas} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{jauno vieglo automobiļu skaits};$

- b) no 2019. gada:

$(\text{pārsniegtās emisijas} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{jauno vieglo automobiļu skaits}.$

Šā panta nolūkā “pārsniegtās emisijas”, kuras nosaka atbilstīgi 4. pantam, ir grami uz kilometru, kas ir pozitīvs skaitlis, par kuru ražotāja vidējās īpatnējās emisijas, ņemot vērā CO₂ emisiju samazinājumu saistībā ar apstiprinātām inovatīvām tehnoloģijām, pārsniedza tā īpatnējo emisiju mērķi kalendārajā gadā un kurš noapaļots līdz tuvākajām trim zīmēm aiz komata, un “jaunu vieglo automobiļu skaits” ir jaunu vieglo automobiļu skaits, kam tas ir ražotājs un kas minētajā gadā ir reģistrēti saskaņā ar 4. pantā noteiktajiem spēkā esošiem kritērijiem.

▼M2

3. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka paņēmienus, kā iekasēt 1. punktā minēto maksu par pārsniegtajām emisijām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 14. panta 2. punktā.

▼B

4. Maksas par pārsniegtajām emisijām uzskata par Eiropas Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.

*10. pants***Informācijas publicēšana par ražotājiem**

1. Sākot no 2011. gada, Komisija katru gadu līdz 31. oktobrim publicē sarakstu, kurā par katru ražotāju norāda:

- a) īpatnējo emisiju mērķi iepriekšējā kalendārajā gadā;
- b) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;
- c) iepriekšējā kalendārā gada vidējo īpatnējo CO₂ emisiju un attiecīgā gada īpatnējo emisiju mērķa starpību;

▼B

d) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas visiem jaunajiem vieglajiem automobiļiem Kopienā iepriekšējā kalendārajā gadā; un

e) visu jaunu vieglo automobiļu vidējā masa Kopienā iepriekšējā kalendārajā gadā.

2. No 2013. gada 31. oktobra sarakstā, ko publicē saskaņā ar 1. punktu, norāda arī to, vai ražotājs izpildījis 4. panta prasības iepriekšējam kalendārajam gadam.

*11. pants***Atkāpe atsevišķiem ražotājiem**

1. Pieteikumu atkāpei no īpatnējo emisiju mērķa, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikumu, var iesniegt ražotājs, kurš atbildīgs par mazāk nekā 10 000 jauniem vieglajiem automobiļiem, ko katru kalendāro gadu reģistrē Kopienā, un:

- a) kurš nav daļa no saistītu ražotāju grupas; vai
- b) kurš ir daļa no saistītu ražotāju grupas, kas kopumā ir atbildīga par mazāk nekā 10 000 Kopienā kalendārajā gadā reģistrētiem jauniem vieglajiem automobiļiem; vai
- c) kurš ir daļa no saistītu ražotāju grupas, bet tam ir savas ražošanas iekārtas un projektēšanas centrs.

2. Atkāpi, kas minēta 1. punktā, var piešķirt uz laikposmu, kas nepārsniedz piecus kalendāros gadus. Pieteikumu iesniedz Komisijai un tajā norāda:

- a) ražotāja nosaukumu un kontaktpersonu;
- b) pierādījumus, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi;
- c) informāciju par vieglajiem automobiļiem, ko tas ražo, arī par šo vieglo automobiļu masu un īpatnējām CO₂ emisijām; un
- d) īpatnējo emisiju mērķi, kas atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp tā ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO₂ emisijas, un ņemot vērā ražotā automobiļa tipa tirgus īpašības.

3. Komisija piešķir ražotājam īpašo atkāpi, ja uzskata, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi, un atzīst, ka ražotāja ierosinātais īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas mērķis atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp tā ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO₂ emisijas, un ņemot vērā ražotā automobiļa tipa tirgus īpašības. ► **M2** ————— ◀

4. Pieteikumu par atkāpes piemērošanu no īpatnējo emisiju mērķa, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikumu, var iesniegt ražotājs, kurš kopā ar visiem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par 10 000 līdz 300 000 jauniem vieglajiem automobiļiem, kas kalendārajā gadā reģistrēti Kopienā.

▼B

Šādu pieteikumu ražotājs var iesniegt attiecībā uz sevi vai attiecībā uz sevi un jebkuru no tā saistītajiem uzņēmumiem. Pieteikumu iesniedz Komisijai un tajā norāda:

- a) visu informāciju, kas minēta 2. punkta a) un c) apakšpunktā, attiecīgos gadījumos iekļaujot arī informāciju par jebkuriem saistītiem uzņēmumiem;

▼M2

- b) mērķi, kurš ir 25 % samazinājums no vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā, ja pieteikums ir saistīts ar I pielikuma 1. punkta a) un b) apakšpunktu, vai – ja attiecībā uz vairākiem saistītiem uzņēmumiem tiek iesniegts viens pieteikums – 25 % vidējais samazinājums no minēto uzņēmumu vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā;

- c) mērķi, kurš ir 45 % samazinājums no vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā, ja pieteikums ir saistīts ar I pielikuma 1. punkta c) apakšpunktu, vai – ja attiecībā uz vairākiem saistītiem uzņēmumiem tiek iesniegts viens pieteikums – 45 % vidējais samazinājums no minēto uzņēmumu vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā.

▼B

Ja nav informācijas par ražotāja vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā, Komisija nosaka līdzvērtīgu samazināšanas mērķi, kas pamatots ar labākām pieejamām CO₂ emisiju samazināšanas tehnoloģijām, kuras izmanto pielīdzināmas masas vieglajos automobiļos un ņemot vērā attiecīgā automobiļa tipa tirgus īpašības. Šo mērķi pieteikuma iesniedzējs izmanto b) apakšpunkta vajadzībām.

Komisija piešķir atkāpi ražotājam, ja tas pierāda, ka ir izpildīti kritēriji attiecībā uz šajā punktā minēto atkāpi.

5. Ražotājs, kam saskaņā ar šo pantu ir tiesības uz atkāpi, nekavējoties paziņo Komisijai visas izmaiņas, kas ietekmē vai var ietekmēt viņa tiesības uz atkāpi.

6. Ja Komisija pēc 5. punktā minētā paziņojuma saņemšanas vai kāda cita iemesla dēļ uzskata, ka ražotājam vairs nav tiesību izmantot atkāpi, tā no nākamā kalendārā gada 1. janvāra atceļ atkāpi un paziņo par to ražotājam.

7. Ja ražotājs nenasniedz savu īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas mērķi, Komisija ražotājam nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām saskaņā ar 9. pantu.

▼M2

8. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 14.a pantu, ar kuriem paredz noteikumus, lai papildinātu šā panta 1. līdz 7. punktu attiecībā uz to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpes, attiecībā uz pieteikumu saturu un īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas programmu saturu un izvērtēšanu.

▼B

9. Pieteikumus par atkāpes piemērošanu, tostarp ar tiem saistīto papildinformāciju, 5. pantā minētos paziņojumus, informāciju par 6. pantā minēto atkāpju atcelšanu un 7. pantā minētajām maksām par pārsniegtajām emisijām, kā arī pasākumus, kas pieņemti atbilstoši 8. pantam, dara publiski pieejamus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1049/2001 (2001. gada 30. maijs) par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem ⁽¹⁾.

*12. pants***Ekoinovācijas****▼M2**

1. Saņemot pieteikumu no piegādātāja vai ražotāja, ņem vērā CO₂ emisiju ietaupījumu, ko panāk, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas vai inovatīvu tehnoloģiju kombināciju ("inovatīvu tehnoloģiju kopums").

Šādas tehnoloģijas ņem vērā tikai tad, ja to vērtēšanā izmantotā metodoloģija var sniegt pārbaudāmus, atkārtojamus un salīdzināmus rezultātus.

Šo tehnoloģiju kopējais ieguldījums ražotāja īpatnējo emisiju mērķa samazināšanā var būt līdz 7 g CO₂/km.

▼B

2. ►**M2** Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par procedūru, saskaņā ar kuru tiek veikta 1. punktā minēto inovatīvo tehnoloģiju vai inovatīvo tehnoloģiju kopumu apstiprināšana. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta šīs regulas 14. panta 2. punktā. ◀ Šo sīki izstrādāto noteikumu pamatā ir šādi kritēriji attiecībā uz inovatīvajām tehnoloģijām:

- a) piegādātājam vai ražotājam jābūt atbildīgam par to, ka, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas, tiek panākts CO₂ ietaupījums;
- b) inovatīvajām tehnoloģijām jāsniedz pārbaudīts ieguldījums CO₂ samazināšanā;
- c) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst būt piemēroti standarta pārbaudes cikla CO₂ mērījumi vai obligātie noteikumi saistībā ar papildu pasākumiem, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO₂/km, kas minēts 1. pantā vai kas ir obligāti saskaņā ar citiem Kopienas tiesību noteikumiem.

▼M2

3. Piegādātājs vai ražotājs, kurš lūdz pasākumu apstiprināt kā inovatīvu tehnoloģiju vai inovatīvu tehnoloģiju kopumu, iesniedz Komisijai ziņojumu, tostarp pārbaudes ziņojumu, kuru sagatavojusi neatkarīga sertificēta iestāde. Ja ir iespējama mijiedarbība ar kādu citu – jau apstiprinātu – inovatīvu tehnoloģiju vai inovatīvu tehnoloģiju kopumu, ziņojumā min šo mijiedarbību, un pārbaudes ziņojumā izvērtē, cik lielā mērā šī mijiedarbība maina samazinājumu, kas tiek panākts ar katru pasākumu.

▼B

4. Komisija apliecina panākto samazinājumu, pamatojoties uz 2. punktā noteiktajiem kritērijiem.

⁽¹⁾ OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.

▼B*13. pants***Pārskatīšana un ziņojums**

1. Komisija 2010. gadā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā sniedz pārskatu par sasniegto, lai īstenotu Kopienas integrēto pieeju CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem.

2. Līdz 2014. gada 31. oktobrim un turpmāk reizi trijos gados pieņem pasākumus, ar kuriem izdara grozījumus I pielikumā, lai pielāgotu tajā minēto M₀ skaitli, pielīdzinot to jaunu vieglo automobiļu vidējai masai iepriekšējos trijos kalendārajos gados.

Šie pasākumi pirmoreiz stājas spēkā 2016. gada 1. janvārī un turpmāk reizi trīs gados.

▼M2

Komisija ar deleģētiem aktiem pieņem minētos pasākumus saskaņā ar 14.a pantu.

▼B

3. No 2012. gada Komisija veic ietekmes novērtējumu, lai līdz 2014. gadam, kā tas noteikts Regulas (EK) Nr. 715/2007 14. panta 3. punktā, pārskatītu CO₂ emisiju mērīšanas procedūras, kas noteiktas saskaņā ar minēto regulu. Komisija jo īpaši sniedz atbilstīgus priekšlikumus, lai pieņemtu procedūras, kurās adekvāti būtu atspoguļota automobiļu reālā situācija CO₂ emisiju jomā, un lai iekļautu apstiprinātas inovatīvas tehnoloģijas, kā noteikts 12. pantā, kuras varētu atspoguļot pārbaudes ciklā. Komisija nodrošina šo procedūru turpmāku regulāru pārskatīšanu.

▼M2

▼B

4. Līdz 2010. gadam Komisija pārskata Direktīvu 2007/46/EK, lai katrs tips/variants/versija atbilstu inovatīvo tehnoloģiju attiecīgajam kopumam.

▼M2

5. Līdz 2015. gada 31. decembrim Komisija pārskata īpatnējo emisiju mērķus un te noteikto kārtību, kā arī citus šajā regulā iekļautos aspektus, tostarp to, vai vēl aizvien ir nepieciešams izmantot lietderības parametru un kurš no lietderības parametriem – masa vai balstvirsmas – ir ilgtspējīgāks, lai noteiktu CO₂ emisiju mērķus jauniem vieglajiem automobiļiem laikposmā pēc 2020. gada. Šajā sakarā, aplēšot vajadzīgo samazinājuma tempu, to saskaņo ar Savienības ilgtermiņa mērķiem klimata jomā un ar ietekmi, ko tas atstāj uz tādu automobiļu tehnoloģiju izstrādi, kuras ir rentablas un samazina CO₂ emisijas. Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu ar šīs pārskatīšanas rezultātiem. Ziņojumā iekļauj atbilstīgus priekšlikumus šīs regulas grozījumiem, tostarp, iespējams, nospraužot reālu un sasniežamu mērķi, kas balstās uz visaptverošu ietekmes novērtējumu, kurā tiks apsvērta automobiļu nozares un no tās atkarīgo nozaru turpmākā konkurētspēja. Izstrādājot šādus priekšlikumus, Komisija nodrošina, ka tie pēc iespējas mazāk ietekmē konkurenci, atbilst sociālās vienlīdzības principiem un ir ilgtspējīgi.

▼B

6. Līdz 2014. gadam Komisija pēc ietekmes novērtējuma veikšanas publicē ziņojumu par to datu pieejamību, kas raksturo balstvirsmu un tās izmantošanu, ko uzskata par lietderības parametru, lai noteiktu īpatnējo emisiju mērķus, un vajadzības gadījumā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu, lai grozītu I pielikumu.

▼M2

7. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka korelācijas parametrus, kas nepieciešami, lai atspoguļotu visas izmaiņas reglamentētajā pārbaudes procedūrā CO₂ īpatnējo emisiju mērīšanai, kura minēta Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Regulā (EK) Nr. 692/2008. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta šīs regulas 14. panta 2. punktā.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 14.a pantu, lai pielāgotu I pielikumā iekļautās formulas, izmantojot metodoloģiju, kas pieņemta saskaņā ar pirmo daļu, vienlaikus nodrošinot to, ka gan vecajās, gan jaunajās pārbaudes procedūrās ražotājiem un automobiļiem ar dažādu lietderību piemērotās samazināšanas prasības ir salīdzināmi stingras.

*14. pants***Komiteju procedūra**

1. Komisijai palīdz Klimata pārmaiņu komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 280/2004/EK ⁽¹⁾ 9. pantu. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011 ⁽²⁾ nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

3. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

*14.a pants***Deleģēšanas īstenošana**

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 280/2004/EK (2004. gada 11. februāris) par monitoringa mehānismu attiecībā uz siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju un par Kioto protokola īstenošanu Kopienā (OV L 49, 19.2.2004., 1. lpp).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

▼M2

2. Pilnvaras pieņem 8. panta 9. punkta otrajā daļā, 11. panta 8. punktā, 13. panta 2. punkta trešajā daļā un 13. panta 7. punkta otrajā daļā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2014. gada 8. aprīļa. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 8. panta 9. punkta otrajā daļā, 11. panta 8. punktā, 13. panta 2. punkta trešajā daļā un 13. panta 7. punkta otrajā daļā 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. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Saskaņā ar 8. panta 9. punkta otro daļu, 11. panta 8. punktu, 13. panta 2. punkta trešo daļu un 13. panta 7. punkta otro daļu 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.

▼B

15. pants

Atcelšana

No 2010. gada 1. janvāra atceļ Lēmumu Nr. 1753/2000/EK.

Tomēr minētā lēmuma 4., 9., un 10. pants paliek spēkā, līdz Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam ziņojumu ar monitoringa datiem par 2009. kalendāro gadu.

16. pants

Stāšanās spēkā

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

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

▼B*I PIELIKUMS***ĪPATNĒJO EMISIJU MĒRĶI**

1. Jaunam vieglajam automobilim īpatnējās CO₂ emisijas, ko mēra gramos uz kilometru, šajā pielikumā paredzētajiem aprēķiniem nosaka pēc šādas formulas:

- a) no 2012. līdz 2015. gadam:

$$\text{īpatnējās CO}_2 \text{ emisijas} = 130 + a \times (M - M_0),$$

kur:

M = transportlīdzekļa masa kilogramos (kg),

M₀ = 1 372,0,

A = 0,0457;

- b) no 2016. gada:

$$\text{īpatnējās CO}_2 \text{ emisijas} = 130 + a \times (M - M_0),$$

kur:

M = transportlīdzekļa masa kilogramos (kg),

M₀ = vērtība, kas pieņemta saskaņā ar 13. panta 2. punktu,

A = 0,0457;

▼M2

- c) no 2020. gada:

$$\text{īpatnējās CO}_2 \text{ emisijas} = 95 + a \times (M - M_0)$$

kur:

M = transportlīdzekļa masa kilogramos (kg),

M₀ = vērtība, kas pieņemta saskaņā ar 13. panta 2. punktu,

a = 0,0333.

▼B

2. Ražotāja īpatnējo emisiju mērķi kalendārajam gadam aprēķina kā minētajā kalendārajā gadā reģistrēto visu to jauno vieglo automobiļu vidējās atļautās īpatnējās CO₂ emisijās, kuriem tas ir ražotājs.

▼ **M1***II PIELIKUMS***EMISIJU MONITORINGS UN ZIŅOŠANA PAR TĀM****A DAĻA. Datu vākšana par jauniem vieglajiem automobiļiem un CO₂ monitoringa informācijas noteikšana**

1. Par katru kalendāro gadu dalībvalsts fiksē šādus detalizētus datus par katru jaunu vieglo automobili, kurš reģistrēts tās teritorijā:

- a) ražotājs;
- b) tipa apstiprinājuma numurs ar tā paplašinājumu;
- c) tips, variants un versija;
- d) marka un komercnosaukums;
- e) apstiprinātā transportlīdzekļa tipa kategorija;
- f) pirmo reizi reģistrēto transportlīdzekļu kopskaits;
- g) masa;
- h) īpatnējās CO₂ emisijas;
- i) balstvirsmas: garenbāze, vadāmās ass šķērsbāze un pārējo asu šķērsbāze;
- j) degvielas tips un degvielas režīms;
- k) motora darba tilpums;
- l) elektroenerģijas patēriņš;
- m) inovatīvās tehnoloģijas vai inovatīvo tehnoloģiju grupas kods un CO₂ emisiju samazinājums, izmantojot šīs tehnoloģijas;

▼ **M2**

- n) maksimālā tīrā jauda.

▼ **M1**

2. Detalizētos datus, kas minēti 1. punktā, ņem no attiecīgā vieglā automobiļa atbilstības sertifikāta, vai arī tie atbilst attiecīgā vieglā automobiļa ražotāja izsniegtajam atbilstības sertifikātam. Ja atbilstības sertifikātu neizmanto, dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai monitoringa procedūrā nodrošinātu pienācīgu precizitāti. Gadījumos, kad vieglajam automobilim ir norādīta masas vai balstvirsmas, kas minēta 1. punkta i) apakšpunktā, gan minimālā, gan maksimālā vērtība, dalībvalstis šīs regulas mērķiem izmanto vienīgi maksimālo vērtību. Attiecībā uz divu degvielu (benzīns/gāze) transportlīdzekļiem, kuru atbilstības sertifikātā ir norādītas abu degvielas veidu īpatnējās CO₂ emisijas, dalībvalstis izmanto tikai tos datus, kas mērīti attiecībā uz gāzi.

3. Dalībvalstis katram kalendārajam gadam nosaka:

- a) detalizēto datu, kas minēti 1. punktā, apkopošanai izmantotos avotus;
- b) pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo automobiļu kopskaitu, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums;
- c) pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo automobiļu kopskaitu, kuri saņēmuši individuālu apstiprinājumu;

▼ **M1**

d) pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo automobiļu kopskaitu, kuri saņēmuši valsts tipa apstiprinājumu mazām sērijām;

e) to degvielas uzpildes staciju daļu, kurās to teritorijā ir pieejams E85.

B DAĻA. Jaunu vieglo automobiļu CO₂ emisiju monitoringa informācijas noteikšanas metodika

Monitoringa informāciju, kas dalībvalstīm jānosaka atbilstīgi A daļas 1. un 3. punktam, nosaka saskaņā ar šajā daļā izklāstīto metodiku.

1. Reģistrēto jauno vieglo automobiļu skaits

Dalībvalstis attiecīgajā monitoringa gadā nosaka tās teritorijā reģistrēto jauno vieglo automobiļu skaitu, atsevišķi norādot transportlīdzekļus, uz kuriem attiecas EK apstiprinājums, individuāli apstiprinājumi un valsts tipa apstiprinājumi mazām sērijām.

2. Jaunu vieglo automobiļu sadalījums pēc versijām

Attiecībā jauna vieglā automobiļa katra tipa katra varianta katru versiju reģistrē pirmo reizi reģistrēto vieglo automobiļu skaitu un detalizētos datus, kas minēti A daļas 1. punktā.

3. Dalībvalsts teritorijas tās degvielas uzpildes stacijas, kurās pieejama E85 degviela, norāda atbilstīgi Komisijas Regulas (ES) Nr. 1014/2010 ⁽¹⁾ 6. pantam.

C DAĻA. Datu nosūtīšanas formāts

Katru gadu dalībvalstis paziņo A daļas 1. un 3. punktā minēto informāciju šādā formātā:

Datu kopsavilkums, iekļaujot A daļas 3. punktā noteikto vispārīgo informāciju:

Dalībvalsts ⁽¹⁾	
Gads	
Datu avots	
Pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo automobiļu kopskaits, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums	
Pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo automobiļu kopskaits, kuri saņēmuši jaunu individuālu apstiprinājumu	
Pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo automobiļu kopskaits, kuri ir saņēmuši valsts tipa apstiprinājumu mazām sērijām	
Visu to degvielas uzpildes staciju daļa, kurās pieejams E85, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1014/2010 6. panta 1. punktu	

⁽¹⁾ OV L 293, 11.11.2010., 15. lpp.

▼M1

To uzpildes staciju kopskaits, kurās pieejams E85, ja šo uzpildes staciju proporcionālais daudzums pārsniedz 30 % no visām degvielas uzpildes stacijām, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1014/2010 6. panta 2. punktu	
--	--

(¹) ISO 3166 alpha-2 kodi, izņemot Grieķiju un Apvienoto Karalisti, kuru kodi ir attiecīgi "EL" un "UK".

▼ **M1**

Detalizētie dati, kas minēti A daļas 1. punktā:

Gads	Ražotājs ES standarta nosaukums	Ražotājs Ražotāja nosaukums	Ražotājs Nosaukums valsts reģistrā	Tipa apstiprinājuma numurs un tā paplašinājums	Tips	Variants	Versija	Marka	Komerčnosaukums	Apstiprinātā transportlīdzekļa tipa kategorija	Pirmo reizi reģistrēto transportlīdzekļu kopskaits	Masa (kg)	Īpatnējās CO ₂ emisijas (g/km)	Garenbāze (mm)	Vadāmās ass šķērsbāze (mm)	Pārējo asu šķērsbāze (mm)	Degvielas veids ⁽¹⁾	Degvielas režīms ⁽¹⁾	Motors darba tilpums (cm ³)	Elektroenerģijas patēriņš (Wh/km)	Inovatīvās tehnoloģijas vai inovatīvo tehnoloģiju grupas kods ⁽²⁾	Emisiju samazinājums, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas (g/km) ⁽²⁾	► M2 Maksimālā tirā jauda (kW) ▼
1. gads	1. ražotājs	1. ražotājs	1. ražotājs	1. TAN	1. tips	1. variants	1. versija	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1. gads	1. ražotājs	1. ražotājs	1. ražotājs	1. TAN	1. tips	1. variants	2. versija	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1. gads	1. ražotājs	1. ražotājs	1. ražotājs	1. TAN	1. tips	2. variants	1. versija	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1. gads	1. ražotājs	1. ražotājs	1. ražotājs	1. TAN	1. tips	2. variants	2. versija	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

⁽¹⁾ Saskaņā ar 6. pantu.
⁽²⁾ Saskaņā ar 12. pantu.