

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2019/1242**(2019. gada 20. jūnijs)****par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Parīzes nolīgumā cita starpā ir izvirzīts ilgtermiņa mērķis, kas atbilst virszudevumam globālo vidējās temperatūras pieaugumu ierobežot krietni zem 2 °C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. Jaunākie zinātniskie atklājumi, par kuriem Klimata pārmaiņu starpvaldību padome (IPCC) ziņojusi savā īpašajā ziņojumā par ietekmi, kāda ir globālajai sasilšanai par 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni, un saistītajām globālajām siltumnīcefekta gāzu emisijas tendencēm nepārprotami apstiprina klimata pārmaiņu negatīvo ietekmi. Minētajā īpašajā ziņojumā ir secināts, ka globālās sasilšanas ierobežošanas nolūkā ir ārkārtīgi svarīgi samazināt emisijas visās nozarēs.
- (2) Lai veicinātu Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanu, visas transporta nozares pārveide virzībā uz bezemisiju līmeni ir jāpaātrina, ņemot vērā Komisijas 2018. gada 28. novembra paziņojumu "Tīru planētu – visiem! Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku", kurā izklāstīts redzējums par nepieciešamajām ekonomiskajām un sociālajām pārmaiņām, iesaistot visus ekonomikas un sabiedrības sektorus, lai līdz 2050. gadam panāktu pāreju uz siltumnīcefekta gāzu neto emisiju nulles līmeni. Turklāt ir nekavējoties krasi jāsamazina transporta radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas būtiski apdraud mūsu veselību un vidi.

⁽¹⁾ OV C 62, 15.2.2019., 286. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2019. gada 18. aprīļa nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2019. gada 13. jūnija lēmums.

- (3) Komisija pieņēma mobilitātes paketes: 2017. gada 31. maijā ("Eiropa kustībā: dienaskārtība sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un satīklotu mobilitāti visiem") un 2017. gada 8. novembrī ("Mazemisiju mobilitātes realizācija: Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus"). Minētajās paketēs ir noteikta pozitīva dienaskārtība, kuras mērķis ir arī nodrošināt netraucētu pāreju uz tīru, konkurētspējīgu un satīklotu mobilitāti visiem.
- (4) Šī regula ir daļa no Komisijas 2018. gada 17. maija trešās mobilitātes paketes, kuras nosaukums ir "Eiropa kustībā – ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīknota un tīra" un ar kuru tiek turpināts ar Komisijas 2017. gada 13. septembra paziņojumu "Investīcijas gudrā, novatoriskā un ilgtspējīgā rūpniecībā. Atjaunināta ES rūpniecības politikas stratēģija" iesāktais. Ar šo regulu ir arī paredzēts pabeigt procesu, kura rezultātā Savienība spēs pilnībā izmantot labumus, ko sniedz mobilitātes modernizācija un dekarbonizācija. Minētās trešās mobilitātes paketes mērķis ir padarīt Eiropas mobilitāti drošāku un pieejamāku, Eiropas rūpniecību – konkurētspējīgāku, Eiropas darbvietas – 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 oglekļa dioksīda (CO₂) emisijas un gaisa piesārņojumu.
- (5) Šajā regulā un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/631 ⁽³⁾ ir paredzēts skaidrs virziens CO₂ emisiju samazināšanai autotransporta nozarē, un šī regula palīdz sasniegt saistošo mērķrādītāju: līdz 2030. gadam visā iekšzemes ekonomikā samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gadu; kā tas tika atbalstīts Eiropadomes 2014. gada 23. un 24. oktobra secinājumos, un apstiprināts Padomē 2015. gada 6. martā kā "Savienības iecerētais nacionāli noteiktais devums saskaņā ar Parīzes nolīgumu".
- (6) Eiropadomes 2014. gada 23. un 24. oktobra secinājumos ir apstiprināts siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums par 30 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gadu nozarēs, kas neietilps Savienības emisiju tirdzniecības sistēmā. Siltumnīcefekta gāzu emisijas autotransporta nozarē rada ievērojamu daļu emisiju minētajās nozarēs. Autotransporta nozare radīja apmēram vienu ceturtdaļu no visām 2016. gada Savienības emisijām. Autotransporta nozares emisijām ir pieaugoša tendence, un to līmenis joprojām ir būtiski augstāks nekā 1990. gadā. Ja autotransporta emisijas turpinās pieaugt, tās atsvērts emisiju samazinājumus, ko sasniegušas citas nozares, cīnoties ar klimata pārmaiņām.
- (7) Eiropadomes 2014. gada 23. un 24. oktobra secinājumos uzsvērts, ka ir ļoti svarīgi samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un riskus, kas saistīti ar atkarību no fosilā kurināmā transporta nozarē, šajā nolūkā izmantojot visaptverošu un tehnoloģiju ziņā neitrālu pieeju, lai arī pēc 2020. gada veicinātu emisiju samazinājumus un energoefektivitāti transporta nozarē, popularizētu elektriskos transportlīdzekļus un atjaunojamus energoresursus transporta nozarē.
- (8) Nolūkā nodrošināt patērētājiem Savienībā drošu, ilgtspējīgu, konkurētspējīgu un cenas ziņā pieejamu enerģiju energoefektivitātes pienesums, kas palīdz iegrožot pieprasījumu, ir viens no pieciem savstarpēji pastiprinošiem un cieši saistītiem aspektiem, kuri ir izklāstīti Komisijas 2015. gada 25. februāra paziņojumā "Pamatstratēģija spēcīgai Enerģētikas savienībai ar tālredzīgu klimata pārmaiņu politiku". Minētajā paziņojumā teikts, ka, lai gan visās ekonomikas nozarēs jāveic pasākumi enerģijas lietderīgākam patēriņam, tieši transporta nozarei piemīt milzīgs energoefektivitātes uzlabošanas potenciāls.
- (9) CO₂ emisijas no lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, veido aptuveni 6 % no kopējām CO₂ emisijām Savienībā un aptuveni 25 % no kopējām autotransporta CO₂ emisijām. Neveicot turpmākus pasākumus gaidāms, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju daļa laikposmā no 2010. līdz 2030. gadam pieaugs par patuveni 9 %. Šobrīd Savienības tiesību aktos nav noteiktas prasības par CO₂ emisiju samazināšanu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un tādēļ ir nekavējoties jāpieņem konkrēti pasākumi attiecībā uz šādiem transportlīdzekļiem.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

- (10) Šajā nolūkā būtu jānosaka CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītāji līmeņi Savienības jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparkam 2025. un 2030. gadam, ņemot vērā autoparka atjaunināšanas laiku un nepieciešamību panākt, lai autotransporta nozare sekmē 2030. gadam un turpmākajiem gadiem noteikto Savienības klimata un enerģētikas mērķrādītāju sasniegšanu. Minētā pakāpeniskā pieeja laikus un nepārprotami aicina nozari straujāk laist tirgū energoefektīvas tehnoloģijas un bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus. Bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanai vajadzētu arī palīdzēt risināt pilsētu mobilitātes problēmas. Lai arī šādu lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešana ir ārkārtīgi svarīga, lai samazinātu CO₂ emisijas no autotransporta, ražotāju atbalsts šādiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir svarīgs arī gaisa piesārņotāju un pārmērīga trokšņa līmeņa efektīvai samazināšanai pilsētās un pilsētu teritorijās.
- (11) Lai pilnībā izmantotu minēto energoefektivitātes potenciālu un nodrošinātu, ka visa autotransporta nozare dod ieguldījumu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumos, par kuriem panākta vienošanās, ir lietderīgi papildināt jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem spēkā esošos CO₂ emisijas standartus, nosakot CO₂ emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētie emisijas standarti veicinās inovācijas degvielu taupošu tehnoloģiju attīstībā, palīdzot nostiprināt Savienības ražotāju un piegādātāju tehnoloģisko līderību un ilgtermiņā nodrošinot augsti kvalificētas darbvietas.
- (12) Ņemot vērā to, ka klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, un vajadzību aizsargāt labi funkcionējošu vienotu tirgu gan autotransporta pakalpojumiem, gan arī lielas noslodzes transportlīdzekļiem, vienlaikus izvairoties no tirgus fragmentācijas, CO₂ emisijas standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir lietderīgi noteikt Savienības līmenī. Minētajiem emisijas standartiem nevajadzētu skart Savienības konkurences tiesības.
- (13) Definējot CO₂ emisiju samazinājuma līmeņus, kas būtu jāsasniedz Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparkam, būtu jāņem vērā minēto samazinājuma līmeņu iedarbīgums attiecībā uz izmaksu ziņā lietderīgu ieguldījumu CO₂ emisiju samazināšanā līdz 2030. gadam tajās nozarēs, kuras ietvertas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/842⁽⁴⁾, kā arī jāņem vērā radītās izmaksas un ietaupījumi sabiedrībai, ražotājiem, pārvaldījumu uzņēmumiem, patērētājiem, kā arī to tiešā un netiešā ietekme uz nodarbinātību, inovāciju un papildu ieguvumiem, kas izpaužas kā mazāks gaisa piesārņojums un enerģētiskā drošība.
- (14) Būtu jānodrošina sociāli pieņemama un taisnīga pāreja uz bezemisiju mobilitāti. Tādēļ ir svarīgi ņemt vērā pārejas sociālo ietekmi visā autobūves vērtību ķēdē un proaktīvi risināt jautājumu par ietekmi uz nodarbinātību. Minēto iemeslu dēļ pašreizējie pasākumi ir jāpapildina ar mērķtiecīgām Savienības, valstu un reģionāla līmeņa programmām darba ņēmēju pārkvalificēšanai, kvalifikācijas celšanai un pārcelšanai citā darbā, kā arī izglītības un darba meklēšanas iniciatīvām nelabvēlīgi ietekmētajās kopienās un reģionos, tās īstenojot ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem un kompetentajām iestādēm. Minētās pārejas īstenošanā būtu jāstiprina sieviešu nodarbinātība un vienlīdzīgas iespējas minētajā nozarē.
- (15) Sekmīgai pārejai uz bezemisiju mobilitāti ir vajadzīga integrēta pieeja un labvēlīga vide, kas ļauj stimulēt inovāciju un saglabāt Savienības tehnoloģisko līderību transporta nozarē. Tas ietver publiskās un privātās investīcijas pētniecībā un inovācijā, pieaugošu bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu piedāvājumu, uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, integrāciju energosistēmās, kā arī ilgtspējīgu materiālu piegādi un ilgtspējīgu ražošanu, atkārtotu izmantošanu un bateriju reciklēšanu Eiropā. Tam nepieciešama saskaņota rīcība Savienības, valstu, reģionālā un vietējā līmenī, tostarp ar stimuliem atbalstīt bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanu.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 156, 19.6.2018., 26. lpp.).

- (16) Jauna procedūra, ar kuru nosaka atsevišķu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijas un degvielas patēriņu, ir ieviesta kā daļa no Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 ⁽⁵⁾ īstenošanas. Komisijas Regulā (ES) 2017/2400 ⁽⁶⁾ ir paredzēta metodika, kuras pamatā ir VECTO rīka izmantošana un ar kuru var simulēt nokomplektētu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijas un degvielas patēriņu. Minētā metodika ļauj ņemt vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē pastāvošo dažādību un atsevišķu lielas noslodzes transportlīdzekļu plašās pielāgošanas iespējas. Pirmajā posmā no 2019. gada 1. jūlija CO₂ emisijas nosaka četrām lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, kurās tiek radīti aptuveni 65 % līdz 70 % no visām Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka CO₂ emisijām.
- (17) 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 savlaicīgi atjaunināti.
- (18) CO₂ emisiju datus, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400, pārbauda atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/956 ⁽⁷⁾. Uz minēto datu pamata būtu jānosaka CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītāji, kas jāsasniedz četrām lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, kuras rada vislielākās CO₂ emisijas Savienībā, kā arī būtu jānosaka ražotāju vidējās īpatnējās CO₂ emisijas konkrētā pārskata periodā.
- (19) CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītājs būtu jānosaka 2025. gadam kā relatīvs samazinājums, kura pamatā ir to minēto lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās CO₂ emisijas, kas pirmoreiz reģistrēti laikposmā no 2019. gada 1. jūlija līdz 2020. gada 30. jūnijam, atspoguļojot viegli pieejamu, rentablu tehnoloģiju ieviešanu parastos transportlīdzekļos. Arī 2030. gadam un turpmākajiem gadiem būtu jānosaka CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītājs. Minētais mērķrādītājs būtu jāpiemēro, ja vien saskaņā ar pārskatīšanu, kas jāveic 2022. gadā, netiek nolemts citādi. 2030. gada mērķis būtu jānovērtē atbilstīgi saistībām, ko Eiropas Savienība uzņēmas, parakstot Parīzes nolikumu.
- (20) Lai nodrošinātu atsaucē CO₂ emisiju noturību pret palielinātām lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām neatbilstīgu procesuālu līdzekļu izmantošanas rezultātā, kas nebūtu reprezentatīvi situācijā, kurā CO₂ emisijas jau ir reglamentētas, ir lietderīgi paredzēt metodiku atsaucē CO₂ emisiju koriģēšanai, ja tas nepieciešams.
- (21) Sašķidrīnāta dabasgāze (LNG) ir pieejama alternatīva dīzeļdegvielai lielas noslodzes transportlīdzekļos. Šobrīd pieejamo un gaidāmo inovatīvu uz LNG pamata izstrādātu tehnoloģiju ieviešana palīdzēs sasniegt CO₂ emisijas samazinājuma mērķrādītājus īstermiņā un vidējā termiņā, jo LNG tehnoloģijas rada mazākas CO₂ emisijas nekā transportlīdzekļi, kuros izmanto dīzeļdegvielu. LNG transportlīdzekļu CO₂ emisijas samazinājuma potenciāls jau ir pilnībā atspoguļots VECTO. Turklāt pašreizējās LNG tehnoloģijas nodrošina zema līmeņa gaisa piesārņojuma emisijas, piemēram NO_x un cietās daļiņas. Ir izveidota pietiekama minimālā uzpildes infrastruktūra, un tā tiek paplašināta, īstenojot politisko regulējumu alternatīvo degvielu infrastruktūrai.
- (22) Aprēķinot atsaucē CO₂ emisijas, uz kuru pamata nosaka īpatnējos CO₂ emisiju mērķrādītājus 2025. un 2030. gadam, būtu jāņem vērā gaidāmais lielas noslodzes autoparka CO₂ emisiju 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 CO₂ emisiju un degvielas patēriņa samazināšanai nešķiet rentabli salīdzinājumā ar lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ko izmanto preču piegādē.

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celstspējas/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 (OV L 188, 18.7.2009., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ Komisijas Regula (ES) 2017/2400 (2017. gada 12. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ 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.).

⁽⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/956 (2018. gada 28. jūnijs) par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu (OV L 173, 9.7.2018., 1. lpp.).

- (23) CO₂ emisiju samazinājuma prasības būtu jāizsaka CO₂ gramos uz tonnkilometru, tādējādi atspoguļojot lielas noslodzes transportlīdzekļu lietderību.
- (24) Būtu jānodrošina kopējo CO₂ emisiju 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 CO₂ emisiju mērķrādītājus kā mērķrādītāju vidēji svērtās vērtības katrai šādai transportlīdzekļu apakšgrupai, ražotājiem tiek dota iespēja iedarbīgi līdzsvarot iespējamus transportlīdzekļu sliktākus rezultātus konkrētā transportlīdzekļu apakšgrupā ar augstākiem rādītājiem citās transportlīdzekļu apakšgrupās, ņemot vērā vidējās transportlīdzekļu darbmūža CO₂ emisijas dažādās transportlīdzekļu apakšgrupās.
- (25) Ražotāja atbilstība ikgadējiem īpatnējiem CO₂ emisiju mērķrādītājiem būtu jānovērtē uz vidējo CO₂ emisiju pamata. Nosakot vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, būtu arī jāņem vērā īpatnības, kas ir atspoguļotas transportlīdzekļu dažādās apakšgrupās. Tādējādi ražotāja vidējo īpatnējo CO₂ emisiju pamatā vajadzētu būt vidējām CO₂ emisijām, kas noteiktas katrai transportlīdzekļu apakšgrupai, tostarp tās svērtajām vērtībām, kuras balstītas uz pieņemto vidējo ikgadējo nobraukumu un vidējo lietderīgo slodzi, un kas atspoguļo kopējās darbmūža CO₂ emisijas. Ierobežotā profesionālo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazinājuma potenciāla dēļ minētie transportlīdzekļi nebūtu jāņem vērā vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķināšanā.
- (26) Lai nodrošinātu vienmērīgu pāreju uz bezemisijas mobilitāti un stimulētu bezemisijas un mazemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu izstrādi un ieviešanu Savienības tirgū, tādējādi papildinot ar pieprasījuma pusi saistītos instrumentus, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/33/EK⁽⁸⁾, būtu jāievieš īpašs mehānisms superkredītu veidā attiecībā uz pārskata periodiem pirms 2025. gada un būtu jānosaka mērķrādītājs mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvaram ražotāja autoparkā atskaites periodiem, sākot no 2025. gada.
- (27) Stimulu sistēma būtu jāizstrādā tā, lai nodrošinātu investīciju noteiktību uzlādes infrastruktūras nodrošinātājiem un ražotājiem nolūkā veicināt bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ātru ieviešanu Savienības tirgū, vienlaikus paredzot zināmu elastīgumu ražotājiem, pieņemot lēmumu par savu investīciju īstenošanas grafiku.
- (28) Tāpēc pārskata periodos, sākot no 2025. gada ražotāja vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķināšanā visi bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi būtu jāskaita vairākas reizes. Pārskata periodos pirms 2025. gada ražotāja īpatnējo CO₂ emisiju mērķa aprēķināšanā būtu jāņem vērā tā sniegums attiecībā pret bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu mērķrādītāju. Stimulu līmenim vajadzētu atšķirties atkarībā no transportlīdzekļa faktiskajām CO₂ emisijām. Lai izvairītos no vidisko mērķu vājināšanās, iegūtajam CO₂ emisiju samazinājumam būtu jānosaka maksimālā vērtība.
- (29) Attiecībā uz mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem stimulējoši pasākumi būtu jāveic tikai tad, ja to CO₂ emisijas ir mazāk nekā puse no visu to konkrētā transportlīdzekļu apakšgrupā iekļauto transportlīdzekļu, pie kuriem pieder lielas noslodzes transportlīdzekļi, atsaucēs CO₂ emisijām. Tā šajā jomā veicinātu inovāciju.
- (30) Izstrādājot stimulu mehānismu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem ieviešanai, tajā būtu jāietver arī mazāki kravas automobiļi, kuriem nepiemēro saskaņā ar šo regulu noteiktos CO₂ emisiju mērķrādītājus. Minētajiem transportlīdzekļiem arī ir ievērojamas priekšrocības, piemēram, tie palīdz risināt gaisa piesārņojuma problēmas pilsētās. Lai nodrošinātu, ka stimulējošie pasākumi dažādu transportlīdzekļu veidu starpā ir līdzsvaroti, ražotāja vidējo īpatnējo CO₂ emisiju samazinājumam, kas iegūts no bezemisiju mazākiem kravas automobiļiem, arī būtu jānosaka maksimālā vērtība.

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/33/EK (2009. gada 23. aprīlis) par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.).

- (31) Lai veicinātu to, ka CO₂ emisiju samazinājuma prasības tiek īstenotas rentabli, vienlaikus ņemot vērā gadu gaitā notiekošās pārmaiņas lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka sastāvā un CO₂ emisiju apjoma izmaiņas, ražotājiem būtu jānodrošina iespēja labākus rādītājus saistībā ar atbilstību īpatnējās CO₂ emisiju mērķrādītājam vienā gadā līdzsvarot ar sliktākiem rezultātiem citā gadā.
- (32) Lai stimulētu agrāku CO₂ emisiju samazinājumu, ražotājam, kura vidējās īpatnējās CO₂ emisijas ir zem CO₂ emisiju samazinājuma trajektorijas, kas noteikta uz atsaucēs CO₂ emisijām un 2025. gada CO₂ emisiju mērķrādītāja pamata, vajadzētu būt iespējai šādas CO₂ emisiju kredītvienības uzkrāt, lai nodrošinātu atbilstību 2025. gada mērķrādītājam. Tāpat ražotājam, kura vidējās īpatnējās CO₂ emisijas ir zem CO₂ emisiju samazinājuma trajektorijas, kas noteikta uz 2025. gada mērķrādītāja pamata un uz mērķrādītāja pamata, ko piemēro no 2030. gada, arī vajadzētu būt iespējai šādas emisijas kredītvienības uzkrāt, lai nodrošinātu atbilstību CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītājiem no 2025. gada 1. jūlija līdz 2030. gada 30. jūnijam.
- (33) Ja ražotāja rādītājs kādā no 12 mēnešu pārskata periodiem, laikā no 2025. gada 1. jūlija līdz 2030. gada 30. jūnijam, neatbilst tā īpatnējās CO₂ emisijas mērķrādītājam, ražotājam vajadzētu arī būt iespējai iegādāties ierobežotu apjomu emisijas parādvienību. Tomēr ražotājiem no atlikušajām emisijas parādvienībām būtu jāatbrīvojas 2029. gada pārskata periodā, kas beidzas 2030. gada 30. jūnijā.
- (34) Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības būtu jāuzskata tikai par veidu, kā noteikt ražotāja atbilstību īpatnējās CO₂ emisiju mērķrādītājam, nevis par nododamiem aktīviem vai aktīviem, uz kuriem attiecas fiskāli pasākumi.
- (35) Komisijai būtu jānosaka naudas sodi par pārsniegtajām CO₂ emisijām, ja tiek konstatēts, ka, ņemot vērā emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības, ražotājs ir pārsniedzis tam noteiktās CO₂ emisijas. Informācija par ražotāju pārsniegtajām CO₂ emisijām būtu jādara publiski pieejama. Lai pietiekami stimulētu to, ka ražotāji veic pasākumus saistībā ar lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanu, ir svarīgi, ka šāda maksa pārsniedz vidējās robežizmaksas par tehnoloģijām, kas vajadzīgas CO₂ emisiju mērķrādītāju sasniegšanai. Metodika šādu maksu iekasēšanai būtu jānosaka ar īstenošanas aktu, ņemot vērā metodiku, kas pieņemta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 443/2009⁽⁹⁾. Šīs maksas būtu jāuzskata par Eiropas Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem. Novērtējumā, kas jāveic saskaņā ar Regulu (ES) 2019/631, Komisijai būtu jāizvērtē iespēja piešķirt minētās summas konkrētam fondam vai attiecīgai programmai, kuras mērķis ir nodrošināt taisnīgu pāreju uz bezemisiju mobilitāti un atbalstīt autobūves nozarē nodarbināto pārkvalifikāciju, kvalifikācijas celšanu un citu prasmju apguvi.
- (36) Vajadzīgs stabils atbilstības novērtēšanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas CO₂ emisiju mērķrādītāji tiek sasniegti. Ražotājiem noteiktie pienākumi sniegt precīzus datus saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956 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.
- (37) Lai sasniegtu saskaņā ar šo regulu noteikto CO₂ emisiju samazinājumu, ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām vajadzētu atbilst vērtībām, kuras noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem. Tāpēc Komisijai vajadzētu būt iespējai ražotāja vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķināšanā ņemt vērā jebkādas sistemātiskas neatbilstības, kuras tipa apstiprinātājas iestādes ir konstatējušas attiecībā uz ekspluatācijā esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām.

⁽⁹⁾ 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 (OVL 140, 5.6.2009., 1. lpp.).

- (38) Lai Komisija varētu veikt šādus pasākumus, tai vajadzētu būt pilnvarām izstrādāt un īstenot procedūru, ar kuru verificē atbilstību starp ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem, un CO₂ emisiju vērtībām, kas ierakstītas atbilstības sertifikātos, individuālajos apstiprinājuma sertifikātos vai klientam paredzētajās informācijas datnēs. Izstrādājot minēto procedūru, īpaša uzmanība būtu jāpievērš metožu noteikšanai, tostarp iebūvēto degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņa uzraudzības ierīču datu izmantošanai, lai atklātu stratēģijas, ar kuru palīdzību sertifikācijas procedūrā transportlīdzekļa CO₂ emisiju rādītāji tiek mākslīgi uzlaboti. Ja šādas verificācijas laikā tiek atklātas novirzes vai stratēģijas, ar ko mākslīgi uzlabo transportlīdzekļa CO₂ emisiju rādītājus, minētie konstatējumi uzskatāmi par pietiekamu iemeslu aizdomām, ka pastāv nopietns neatbilstības risks attiecībā uz prasībām, kas noteiktas Regulā (EK) Nr. 595/2009 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/858⁽¹⁰⁾, un dalībvalstīm, pamatojoties uz minēto, būtu jāveic vajadzīgie pasākumi saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 XI nodaļu.
- (39) Šajā regulā izklāstīto CO₂ emisiju mērķrādītāju iedarbīgums ļoti lielā mērā ir atkarīgs no tā, cik reprezentatīva ir CO₂ emisiju noteikšanai izmantotā metodika. Ievērojot 2016. gada Zinātnisko konsultāciju mehānisma (SAM) atzinumu par mazas noslodzes transportlīdzekļiem un Eiropas Parlamenta ieteikumu, ņemot vērā tā veikto izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē, arī lielas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā ir lietderīgi ieviest mehānismu, ar ko novērtē saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 noteikto CO₂ emisijās un energopatēriņa vērtību reālo reprezentativitāti. Visuzticamākais veids, kā nodrošināt šo vērtību reprezentativitāti reālos apstākļos, ir izmantot iebūvēto degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņa uzraudzības ierīču datus. Tādēļ Komisijai vajadzētu būt pilnvarām izstrādāt procedūras, kas vajadzīgas, lai vāktu un apstrādātu šādu novērtējumu veikšanai nepieciešamos degvielas un elektroenerģijas patēriņa datus un nodrošinātu šādu datu publisku pieejamību, vienlaikus nodrošinot visu personas datu aizsardzību.
- (40) Komisijai būtu jāizvērtē tas, kā degvielas un enerģijas patēriņa dati var palīdzēt nodrošināt, ka transportlīdzekļa CO₂ emisijas, kas noteiktas ar VECTO rīku saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem, laika gaitā joprojām atbilst CO₂ emisijām reālos apstākļos attiecībā uz visiem ražotājiem, un konkrētāk tas, kā šādus datus var izmantot, lai uzraudzītu neatbilstību starp CO₂ emisijām, kas noteiktas ar VECTO rīku, un reālo ekspluatācijas apstākļu CO₂ emisijām, un vajadzības gadījumā nepieļautu šādas neatbilstības palielināšanos.
- (41) Komisijai 2022. gadā būtu jānovērtē ar šo regulu noteikto CO₂ emisijas standartu iedarbīgums un jo īpaši līdz 2030. gadam sasniedzamo CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītāja līmenis, kārtība, kurai vajadzētu būt pieejamai minētā mērķrādītāja un turpmāku rezultātu sasniegšanai, kā arī CO₂ samazinājuma mērķrādītāji, kas noteikti citiem lielas noslodzes transportlīdzekļu veidiem, piemēram, mazākiem kravas automobiļiem, profesionāliem transportlīdzekļiem, autobusiem, tālsatiksmes autobusiem un piekabēm. Minētajā novērtējumā vienīgi šīs regulas vajadzībām būtu arī jāietver apsvērumi par lielas noslodzes transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu kombinācijām, ņemot vērā svarus un izmērus, kuri piemērojami nacionālajā transporta sistēmā, piemēram, moduļārās un multimodālās koncepcijas, izvērtējot arī iespējamus transporta drošuma un efektivitātes aspektus, multimodālos, vides, infras-truktūras un atsietena fenomenus, kā arī dalībvalstu ģeogrāfisko stāvokli.
- (42) Ir svarīgi Savienības līmenī novērtēt lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisijas. Šajā nolūkā Komisijai ne vēlāk kā 2023. gadā būtu jānovērtē iespēja izstrādāt vienotu Savienības metodiku Savienības tirgū laisto lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai. Komisijai būtu jāpieņem turpmāki pasākumi, tostarp attiecīgā gadījumā leģislatīvo aktu priekšlikumi.
- (43) Lai nodrošinātu, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējās CO₂ emisijas saglabā reprezentativitāti un ir pilnībā atjauninātas, šajā regulā ir jāietver grozījumi Regulā (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumi, kas ietekmē minētās īpatnējās CO₂ emisijas. Šajā nolūkā Komisijai vajadzētu būt pilnvarām noteikt metodiku, ar kuru tiek definēts katras transportlīdzekļu apakšgrupas reprezentatīvs lielas noslodzes transportlīdzeklis, uz kura pamata būtu jānovērtē īpatnējo CO₂ emisiju izmaiņas.

⁽¹⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

- (44) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz atsevišķu datu saraksta un ražotāja rezultātu publicēšanu.
- (45) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz: tādu transportlīdzekļu apzināšanu, kuri ir sertificēti kā profesionālie transportlīdzekļi, un korekciju piemērošanu ražotāja gada vidējam īpatnējam CO₂ emisijām; maksas iekasēšanu par pārsniegtajām CO₂ emisijām; ziņošanu par CO₂ emisiju vērtību neatbilstībām un to, lai tās ņemtu vērā vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķināšanā; to, lai novērtētu, kā tiek piemēroti nosacījumi, atbilstīgi kuriem ir noteiktas atsaucis CO₂ emisijas, un kritērijus, lai noteiktu, vai šīs emisijas ir nepamatoti palielinātas, un, ja tā, kā tās būtu jāizlabo; to, lai nodrošinātu, ka atsevišķi parametri, kas saistīti ar lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām un enerģijas patēriņu reālos apstākļos, ir darīti pieejami Komisijai; verifikāciju veikšanu nolūkā pārbaudīt, vai CO₂ emisijas un degvielas patēriņa vērtības klientam paredzētajā informācijas datnē atbilst ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas patēriņam, un vai pastāv kādas stratēģijas, ar kurām mākslīgi uzlabo transportlīdzekļa veiktspējas rādītājus veiktajos testos vai aprēķinos; un to, lai definētu vienu vai vairākus transportlīdzekļu apakšgrupu reprezentējošos transportlīdzekļus, pamatojoties uz ko nosaka lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficientus. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Regulas (EK) Nr. 595/2009 īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz to, lai noteiktu atsevišķus M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļu ekoloģiskos raksturlielumus. Šajā apsvērumā minētās īstenošanas pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹¹⁾.
- (46) Lai grozītu vai papildinātu nebūtiskus šīs regulas noteikumu elementus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz to, lai pielāgotu atsaucis CO₂ emisijas, izklāstītu pamatprincipus un kritērijus nolūkā definēt procedūras ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju verifikācijai un grozītu šīs regulas pielikumus attiecībā uz dažiem tehniskajiem parametriem, tostarp ekspluatācijas profilu svērumiem, lietderīgās slodzes vērtībām, ikgadējā nobraukuma vērtībām un 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 ⁽¹²⁾. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiskai piekļuvei Komisijas ekspertu grupu sanāsmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (47) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet 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 minētā mērķa sasniegšanai.
- (48) Tādēļ attiecīgi arī jāgroza Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīva 96/53/EK ⁽¹³⁾,

IR PIENĒMUŠI 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) 2018/842 2. pantā, un lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus un nodrošinātu iekšējā tirgus pareizu darbību, šajā regulā ir noteiktas prasības attiecībā uz jaunu lielas noslodzes

⁽¹¹⁾ 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.).

⁽¹²⁾ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

⁽¹³⁾ Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

transportlīdzekļu CO₂ emisijām, saskaņā ar kurām Savienības jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka īpatnējās CO₂ emisijas samazina salīdzinājumā ar atsauces CO₂ emisijām šādi:

- a) pārskata periodos 2025. gadā un turpmāk – par 15 %;
- b) pārskata periodos 2030. gadā un turpmāk – par 30 %, ja vien saskaņā ar 15. pantā minēto pārskatīšanu netiek izlemts citādi.

Atsauces CO₂ emisiju pamatā ir monitoringa dati, kas ziņoti saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956, periodā no 2019. gada 1. jūlija līdz 2020. gada 30. jūnijam (“pārskata periods”), izņemot profesionālos transportlīdzekļus, un tās aprēķina atbilstoši šīs regulas I pielikuma 3. punktam.

2. pants

Darbības joma

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

- a) kravas automobiļi ar kravas nodalījumu, 4×2 asu konfigurāciju un tehniski pieļaujamo maksimālo masu virs 16 tonnām;
- b) kravas automobiļi ar kravas nodalījumu un 6×2 asu konfigurāciju;
- c) vilcēji ar 4×2 asu konfigurāciju un tehniski pieļaujamo maksimālo masu virs 16 tonnām; un
- d) vilcēji ar 6×2 asu konfigurāciju.

Šīs regulas 5. panta un I pielikuma 2.3. punkta vajadzībām šo regulu piemēro arī tādiem jauniem N kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas neietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 510/2011⁽¹⁴⁾ darbības jomā un neatbilst pirmās daļas a) līdz d) punktā noteiktajiem raksturlielumiem.

Šā punkta pirmajā un otrajā daļā minētās transportlīdzekļu kategorijas ir transportlīdzekļu kategorijas, kas definētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK⁽¹⁵⁾ II pielikumā.

2. Šīs regulas vajadzībām 1. punktā minētos transportlīdzekļus uzskata par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem konkrētā 12 mēnešu periodā, kas sākas 1. jūlijā, ja tie attiecīgajā periodā 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.

⁽¹⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 510/2011 (2011. gada 11. maijs) par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravas automobiļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju vieglo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai (OVL 145, 31.5.2011., 1. lpp.).

⁽¹⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 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 (“pamatdirektīva”) (OVL 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

3. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem īpašu procedūru to lielas noslodzes transportlīdzekļu apzināšanai, kuri saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem ir sertificēti kā profesionālie transportlīdzekļi, taču nav reģistrēti kā profesionālie transportlīdzekļi, un piemēro korekcijas ražotāja gada vidējam īpatnējam CO₂ emisijām, lai ņemtu vērā minētos transportlīdzekļus, sākot no pārskata perioda 2021. gadā, un katrā turpmākajā pārskata periodā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta šīs regulas 16. panta 2. punktā.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "atsauces CO₂ emisijas" ir visu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo CO₂ emisiju vidējā vērtība 1. panta otrajā daļā minētajā pārskata periodā katrā transportlīdzekļu apakšgrupā, izņemot profesionālos transportlīdzekļus, kas noteiktas saskaņā ar I pielikuma 3. punktu;
- 2) "īpatnējās CO₂ emisijas" ir atsevišķa lielas noslodzes transportlīdzekļa CO₂ emisijas, kas noteiktas saskaņā ar I pielikuma 2.1. punktu;
- 3) "Y gada pārskata periods" ir periods no Y gada 1. jūlija līdz Y+1 gada 30. jūnijam;
- 4) "vidējās īpatnējās CO₂ emisijas" ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo CO₂ emisiju vidējā vērtība konkrētā pārskata periodā, kas noteikta saskaņā ar I pielikuma 2.7. punktu;
- 5) "īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītājs" ir atsevišķa ražotāja CO₂ emisiju mērķrādītājs, kas izteikts g/tkm un ko ik gadu saskaņā ar I pielikuma 4. punktu nosaka iepriekšējam pārskata periodam;
- 6) "kravas automobilis ar kravas nodalījumu" ir kravas automobilis, kas nav konstruēts un izgatavots puspiekabes vilkšanai;
- 7) "vilcējs" ir vilcēja vienība, kas ir konstruēta un izgatavota tikai vai galvenokārt puspiekabju vilkšanai;
- 8) "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 CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanai;
- 9) "profesionāls transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kura CO₂ emisijas un degvielas patēriņš saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem ir noteikts vienīgi tādiem ekspluatācijas profiliem, kas nav definēti šīs regulas I pielikuma 2.1. punktā;
- 10) "ražotājs" ir persona vai struktūra, kas ir atbildīga par datu iesniegšanu saistībā ar jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar Regulas (ES) 2018/956 5. pantu, vai bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā tā ir persona vai struktūra, kura apstiprinātājas iestādes priekšā ir atbildīga par transportlīdzekļa kopējā EK tipa apstiprināšanas procedūras vai individuālas apstiprināšanas procedūras visiem aspektiem atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK un par ražošanas atbilstības nodrošināšanu;
- 11) "bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis bez iekšdedzes motora vai ar iekšdedzes motoru, kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO₂/kWh, kā noteikts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO₂/km, kā noteikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007⁽¹⁶⁾ un tās īstenošanas pasākumiem;

⁽¹⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

- 12) "mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis, bet kura īpatnējās CO₂ emisijas, kas noteiktas saskaņā ar I pielikuma 2.3.3. punktu, ir mazākas nekā puse no visu konkrētā transportlīdzekļu apakšgrupā iekļauto transportlīdzekļu, pie kuriem pieder lielas noslodzes transportlīdzekļi, atsaucēs CO₂ emisijām;
- 13) "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 CO₂ emisijas un degvielas patēriņš;
- 14) "mērķa ātruma cikls" ir tā transportlīdzekļa ātruma apraksts, ko vadītājs vēlas sasniegt vai kas viņam jāievēro satiksmes apstākļos, kā nobrauktā attāluma funkcija;
- 15) "lietderīgā slodze" ir to preču svars, ko dažādos apstākļos pārvadā ar transportlīdzekli.

4. pants

Ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas

Sākot ar 2020. gada 1. jūliju un katrā nākamajā pārskata periodā Komisija katram ražotājam nosaka vidējās īpatnējās CO₂ emisijas g/tkm par iepriekšējo pārskata periodu, ņemot vērā:

- a) saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956 ziņotos datus par ražotāja iepriekšējā pārskata periodā reģistrētajiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, izņemot profesionālos transportlīdzekļus; un
- b) saskaņā ar 5. pantu noteikto bezemisiju un mazemisiju koeficientu.

Vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nosaka saskaņā ar I pielikuma 2.7. punktu.

5. pants

Bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi

1. Sākot ar 2020. gada 1. jūliju un katrā nākamajā pārskata periodā Komisija katram ražotājam nosaka bezemisiju un mazemisiju koeficientu par iepriekšējo pārskata periodu.

Bezemisiju un mazemisiju koeficientā ņem vērā to bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu un CO₂ emisijas, kuri pārskata periodā ir ražotāja autoparkā, tostarp bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus, kas minēti 2. panta 1. punkta otrajā daļā, kā arī bezemisiju un mazemisiju profesionālos transportlīdzekļus, un to nosaka saskaņā ar I pielikuma 2.3. punktu.

2. Šā panta 1. punkta vajadzībām pārskata periodos no 2019. gada līdz 2024. gadam bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus skaita šādi:

- a) bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi skaita kā divus transportlīdzekļus; un

- b) mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi skaita kā līdz diviem transportlīdzekļiem atbilstoši funkcijai, kuras lielumi ir tā īpatnējās CO₂ emisijas un mazemisiju robežlīmenis tai transportlīdzekļu apakšgrupai, pie kuras pieder šis transportlīdzeklis, kā definēts I pielikuma 2.3.3. punktā.

Bezemisijas un mazemisijas koeficientu nosaka saskaņā ar I pielikuma 2.3.1. punktu.

3. Pārskata periodiem pēc 2025. gada bezemisiju un mazemisiju koeficientu nosaka saskaņā ar I pielikuma 2.3.2. punktu, pamatojoties uz 2 % mērķrādītāju.

4. Ar bezemisiju un mazemisiju koeficientu ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas samazina par ne vairāk kā 3 %. 2. panta 1. punkta otrajā daļā minēto bezemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu devums minētajā koeficientā samazina ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas par ne vairāk kā 1,5 %.

6. pants

Ražotāja īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāji

Sākot ar 2026. gada 1. jūliju un katrā nākamajā pārskata periodā Komisija katram ražotājam nosaka īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāju iepriekšējam pārskata periodam. Minēto īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāju iegūst, visās transportlīdzekļu apakšgrupās summējot šādas vērtības:

- a) CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītāju, kas attiecīgajā gadījumā minēts 1. panta pirmās daļas a) vai b) punktā;
- b) atsaucēs CO₂ emisijas;
- c) ražotāja transportlīdzekļu daļu katrā transportlīdzekļu apakšgrupā;
- d) ikgadējā nobraukuma un lietderīgās slodzes svēruma koeficientus, ko piemēro katrai transportlīdzekļu apakšgrupai.

Īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāju nosaka saskaņā ar I pielikuma 4. punktu.

7. pants

Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības

1. Lai pārbaudītu, vai ražotājs ir ievērojis tam noteiktos īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītājus pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam, ņem vērā ražotāja saskaņā ar I pielikuma 5. punktu noteiktās emisijas kredītvienības vai parādvienības, kas atbilst ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitam pārskata periodā, izņemot profesionālos transportlīdzekļus, kas reizināts ar:

- a) starpību starp CO₂ emisiju samazinājuma trajektoriju, kas minēta 2. punktā, un minētā ražotāja vidējām īpatnējām CO₂ emisijām, ja šī starpība ir pozitīva ("emisijas kredītvienības"); vai
- b) starpību starp minētā ražotāja vidējām īpatnējām CO₂ emisijām un īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāju, ja šī starpība ir pozitīva ("emisijas parādvienības").

Emisijas kredītvienības iegūst pārskata periodos laikposmā no 2019. līdz 2029. gadam. Tomēr emisijas kredītvienības, kas iegūtas pārskata periodos laikposmā no 2019. līdz 2024. gadam ņem vērā tikai, lai pārbaudītu, vai ražotājs ir ievērojis tikai 2025. gada pārskata perioda īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāju.

Emisijas parādvienības iegūst pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam. Tomēr kopējās ražotāja emisijas parādvienības nepārsniedz 5 % no ražotāja īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāja pārskata periodā 2025. gadā, kas reizināts ar ražotāja lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu minētajā periodā ("emisijas parādvienību ierobežojums").

Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības, kas iegūtas pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2028. gadam attiecīgajā gadījumā pārnes no viena pārskata perioda uz nākamo pārskata periodu. Visas atlikušās emisijas parādvienības atmaksā 2029. gada pārskata periodā.

2. CO₂ emisiju samazinājuma trajektoriju katram ražotājam nosaka atbilstīgi I pielikuma 5.1. punktam, pamatojoties uz lineāru trajektoriju starp atsauces CO₂ emisijām, kuras minētas 1. panta otrajā daļā un CO₂ emisiju mērķrādītāju pārskata periodam 2025. gadā, kā noteikts minētā panta pirmās daļas a) punktā, un trajektoriju starp CO₂ emisiju mērķrādītāju pārskata periodam 2025. gadā un CO₂ emisiju mērķrādītāju pārskata periodiem, sākot ar 2030. gadu, kā noteikts minētā panta pirmās daļas b) punktā.

8. pants

Atbilstība īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītājiem

1. Ja saskaņā ar 2. punktu tiek konstatēts, ka ražotājam konkrētā pārskata periodā, sākot ar 2025. gadu, ir CO₂ emisiju pārsniegums, Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām CO₂ emisijām, kuru aprēķina saskaņā ar šādu formulu:

a) no 2025. līdz 2029. gadam:

$$(\text{maksā par pārsniegtajām CO}_2 \text{ emisijām}) = (\text{pārsniegtās CO}_2 \text{ emisijas} \times 4\,250 \text{ EUR/gCO}_2/\text{tkm});$$

b) no 2030. gada un turpmāk:

$$(\text{maksā par pārsniegtajām CO}_2 \text{ emisijām}) = (\text{pārsniegtās CO}_2 \text{ emisijas} \times 6\,800 \text{ EUR/gCO}_2/\text{tkm}).$$

2. Ražotājam ir CO₂ emisiju pārsniegums jebkurā no turpmāk minētajiem gadījumiem:

a) ja kādā no pārskata periodiem laikposmā no 2025. gada līdz 2028. gadam emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, pārsniedz 7. panta 1. punkta trešajā daļā minēto emisijas parādvienību ierobežojumu;

b) ja pārskata periodā 2029. gadā emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, ir pozitīva;

c) ja pārskata periodā, sākot ar 2030. gadu, ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz tā īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāju.

CO₂ emisiju pārsniegumu konkrētā pārskata periodā aprēķina saskaņā ar I pielikuma 6. punktu.

3. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka, kā tiek iekasēta šā panta 1. punktā minētā maksa par pārsniegtajām CO₂ emisijām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.
4. Maksu par pārsniegtajām CO₂ emisijām uzskata par Eiropas Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.

9. pants

Monitoringa datu verificācija

1. Tipa apstiprinātājas iestādes pēc verificācijas, kura veikta atbilstīgi šīs regulas 13. pantā minētajai procedūrai, nekavējoties ziņo Komisijai par visām neatbilstībām ekspluatācijā esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju vērtībās salīdzinājumā ar vērtībām, kuras norādītas atbilstības sertifikātos vai Regulas (ES) 2017/2400 9. panta 4. punktā minētajā klientam paredzētajā informācijas datnē.
2. Komisija 1. punktā minētās neatbilstības ņem vērā ražotāja vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķināšanā.
3. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem detalizētus noteikumus par šādu neatbilstību ziņošanas procedūru un to, kā šādas neatbilstības ņem vērā vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķināšanā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

10. pants

Atsauces CO₂ emisiju novērtēšana

Lai nodrošinātu atsauces CO₂ emisiju stabilitāti un reprezentativitāti nolūkā to izmantot par pamatu Savienības autoparka CO₂ emisiju mērķrādītāju noteikšanai, Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka metodiku, lai novērtētu, kā tiek piemēroti nosacījumi, atbilstīgi kuriem ir noteiktas atsauces CO₂ emisijas, un nosaka kritērijus, lai noteiktu, vai šīs emisijas ir nepamatoti palielinātas, un, ja tā, kā tās būtu jāizlabo.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

11. pants

Datu un ražotāja rezultātu publicēšana

1. Līdz katra gada 30. aprīlim Komisija ar īstenošanas aktiem publicē sarakstu, kurā:
 - a) no 2020. gada 1. jūlija norāda katra ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas iepriekšējā pārskata periodā, kā minēts 4. pantā;
 - b) no 2020. gada 1. jūlija norāda katra ražotāja bezemisiju un mazemisiju koeficientu iepriekšējā pārskata periodā, kā minēts 5. panta 1. punktā;

- c) no 2026. gada 1. jūlija norāda katra ražotāja īpatnējās CO₂ emisijas mērķrādītāju iepriekšējā pārskata periodā, kā minēts 6. pantā;
- d) no 2020. gada 1. jūlija līdz 2031. gada 30. jūnijam norāda katra ražotāja CO₂ emisiju samazinājuma trajektoriju, emisijas kredītvienības un no 2026. gada 1. jūlija līdz 2031. gada 30. jūnijam – emisijas kredītvienības iepriekšējā pārskata periodā, kā minēts 7. pantā;
- e) no 2026. gada 1. jūlija norāda katra ražotāja CO₂ emisiju pārsniegumu iepriekšējā pārskata periodā, kā minēts 8. panta 1. punktā;
- f) no 2020. gada 1. jūlija norāda visu iepriekšējā pārskata periodā Savienībā reģistrēto jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas.

Šajā sarakstā, kas jāpublicē līdz 2021. gada 30. aprīlim, norāda 1. panta otrajā daļā minētās atsaucēs CO₂ emisijas.

2. Komisija saskaņā ar 17. pantu pieņem deleģētos aktus, ar kuriem pielāgo atsaucēs CO₂ emisijas, ievērojot šādus nosacījumus:

- a) ja ekspluatācijas profila svērumi vai lietderīgās slodzes vērtības ir pielāgotas saskaņā ar 14. panta 1. punkta b) vai c) apakšpunktu, piemērojot II pielikuma 1. punktā izklāstīto procedūru;
- b) ja pielāgošanas koeficienti ir noteikti saskaņā ar 14. panta 2. punktu, piemērojot minētos pielāgošanas koeficientus atsaucēs CO₂ emisijām.
- c) ja saskaņā ar 10. pantā minēto metodiku ir konstatēts pārmērīgs atsaucēs CO₂ emisiju palielinājums, labojot atsaucēs CO₂ emisijas līdz 2022. gada 30. aprīlim.

Komisija publicē pielāgotās atsaucēs CO₂ emisiju vērtības un piemēro minētās vērtības ražotāja īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāju aprēķināšanai pārskata periodos, sākot ar tādu deleģēto aktu piemērošanas dienu, ar kuriem minētās vērtības ir pielāgotas.

12. pants

Reālās CO₂ emisijas un energopatēriņš

1. Komisija uzrauga un novērtē saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 noteikto CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtību reālo reprezentativitāti.

Turklāt Komisija regulāri apkopo datus par lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām un enerģijas patēriņu reālos apstākļos, izmantojot iebūvētās degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņa uzraudzības ierīces, sākot ar jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti, sākot no dienas, kad piemēro Regulas (EK) Nr. 595/2009 5.c panta b) punktā minētos pasākumus.

Komisija nodrošina, lai sabiedrība ir informēta par reprezentativitātes izmaiņām laika gaitā.

2. Piemērojot šā panta 1. punktu, Komisija nodrošina, ka tai, sākot no dienas, kad ir piemērojami Regulas (EK) Nr. 595/2009 5.c panta b) punktā minētie pasākumi, ražotāji, valstu iestādes vai ar datu tiešu nosūtīšanu – transportlīdzekļi, atkarībā no konkrētā gadījuma, regulāri dara pieejamus vismaz šādus parametrus saistībā ar lielas noslodzes transportlīdzekļu reālajām CO₂ emisijām un energopatēriņu:

- a) transportlīdzekļa identifikācijas numurs;
- b) degvielas un elektroenerģijas patēriņš;
- c) kopējais nobrauktais attālums;
- d) lietderīgā slodze;
- e) ārēji uzlādējamiem elektriskajiem hibrīda lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem – degvielas un elektroenerģijas patēriņš un nobrauktais attālums, kas iedalīts attiecīgi dažādajiem braukšanas režīmiem;
- f) citi parametri, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka var izpildīt šā panta 1. punktā izklāstītās saistības.

Komisija saskaņā ar šā panta pirmo daļu saņemtos datus apstrādā, lai 1. punkta nolūkā veidotu anonimizētu datu kopsavilkumu, tostarp par katru ražotāju. Transportlīdzekļa identifikācijas numurus izmanto vienīgi minēto datu apstrādes nolūkā, un tos nepatur ilgāk, nekā tas vajadzīgs minētajā nolūkā.

3. Nolūkā nepieļaut neatbilstības reālajām emisijām palielināšanos Komisija ne vēlāk kā divus gadus un piecus mēnešus pēc dienas, kad ir piemērojami Regulas (EK) Nr. 595/2009 5.c panta b) punktā minētie pasākumi, izvērtē to, kā degvielas un energopatēriņa dati var tikt izmantoti, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļu CO₂ emisijas un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar minēto regulu, laika gaitā joprojām atbilst emisijām reālos apstākļos attiecībā uz visiem ražotājiem.

Komisija uzrauga un katru gadu ziņo, kādas ir izmaiņas attiecībā uz pirmajā daļā minēto neatbilstību, un nolūkā nepieļaut minētās neatbilstības palielināšanos 2027. gadā izvērtē iespēju ieviest mehānismu, ar ko no 2030. gada pielāgo ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, un attiecīgā gadījumā iesniedz legislatīvā akta priekšlikumu šāda mehānisma ieviešanai.

4. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātu procedūru šā panta 2. punktā minēto datu vākšanai un apstrādei. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

13. pants

Ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju verificācija

1. Ražotāji nodrošina, ka CO₂ emisijas un degvielas patēriņa vērtības, kas ierakstītas Regulas (ES) 2017/2400 9. panta 4. punktā minētajā klientam paredzētajā informācijas datnē, atbilst ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas patēriņam, kas noteikts saskaņā ar šo regulu.

2. Stājoties spēkā šā panta 4. punktā minētajām procedūrām, tipa apstiprinātājas iestādes, pamatojoties uz pienācīgiem un reprezentatīviem transportlīdzekļu paraugiem, pārbauda, vai ražotāju, kuriem tās saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem ir piešķirušas simulācijas rīka izmantošanas licenci, klientam paredzētajās informācijas datnēs uzrādītās CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtības atbilst ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas patēriņam, kas noteikti saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem, vienlaikus apsverot iespēju, cita starpā izmantot datus, kas pieejami no iebūvētajām degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņa uzraudzības ierīcēm.

Tipa apstiprinātājas iestādes, cita starpā izmantojot datus no degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņa uzraudzības ierīcēm, pārliecinās arī par to, vai pastāv kādas stratēģijas attiecībā uz atlasīto transportlīdzekļu paraugu aprīkojumu vai saistībā ar šiem atlasītajiem transportlīdzekļiem, ar kurām mākslīgi uzlabo transportlīdzekļa veiktspējas rādītājus CO₂ emisijām un degvielas patēriņa sertificēšanas vajadzībām veiktajos testos vai aprēķinos.

3. Ja saskaņā ar 2. punktu veiktās verifikācijas rezultātā tiek konstatēta CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtību neatbilstība, ko nevar saistīt ar simulācijas rīka nepareizu darbību, vai jebkādas stratēģijas, ar kurām mākslīgi uzlabo transportlīdzekļa veiktspēju, esamība, atbildīgā tipa apstiprinātāja iestāde vajadzības gadījumā papildus Regulas (ES) 2018/858 XI nodaļā izklāstīto pasākumu veikšanai nodrošina klientam paredzēto informācijas datņu, atbilstības sertifikātu un individuālo apstiprinājuma sertifikātu labošanu.

4. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka šā panta 2. punktā minētās verifikācijas veikšanas procedūras. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

Pirms pirmajā daļā minēto īstenošanas aktu pieņemšanas Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģēto aktu saskaņā ar 17. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot pirmajā daļā minēto procedūru definēšanas pamatprincipus un kritērijus.

14. pants

Grozījumi I un II pielikumā

1. Lai nodrošinātu, ka tehniskajos parametros, kas izmantoti, lai aprēķinātu ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas saskaņā ar 4. pantu un īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītājus saskaņā ar 6. pantu, ir ņemta vērā kravas pārvadājumu loģistikas tehniskas attīstība, Komisija saskaņā ar 17. pantu tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu šādus I un II pielikumā izklāstītos 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, ar grozījumiem, kas nav šā panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā minētie grozījumi, tiek izmainītas tā, ka saskaņā ar šo punktu definēto reprezentatīvo transportlīdzekļu CO₂ emisiju līmenis pieaug vai samazinās par vairāk nekā 5 g CO₂/km, Komisija atbilstīgi 11. panta 2. punkta pirmās daļas b) apakšpunktam atsaucēs CO₂ emisijām piemēro pielāgošanas koeficientu, ko aprēķina saskaņā ar II pielikuma 2. punktā izklāstīto formulu.

3. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka metodiku, ar kuru definē vienu vai vairākus transportlīdzekļu apakšgrupu reprezentējošos transportlīdzekļus, arī ievērojot statistikas svērumus, uz kuru pamata nosaka šā panta 2. punktā minēto pielāgošanas apmēru, ņemot vērā monitoringa datus, kas paziņoti saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956, un transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus, kuri uzskaitīti Regulas (ES) 2017/2400 12. panta 1. punktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas noteikta šīs regulas 16. panta 2. punktā.

15. pants

Pārskatīšana un ziņojums

1. Komisija līdz 2022. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas iedarbīgumu, par CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītāju un bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemērotā stimulu mehānisma, kas piemērojams no 2030. gada, līmeni, par CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītāju noteikšanu citu veidu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp piekabēm, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, kā arī profesionāliem transportlīdzekļiem, un par saistošu CO₂ emisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem samazinājuma mērķrādītāju ieviešanu 2035. gadam un sākot ar 2040. gadu. 2030. gada mērķrādītājs ir jānovērtē atbilstīgi saistībām, ko Eiropas Savienība uzņēmas, parakstot Parīzes nolīgumu.

2. Šā panta 1. punktā minētajā ziņojumā jo īpaši arī iekļauj:

a) novērtējumu par 7. pantā minētās emisijas kredītvienību un emisijas parādvienību sistēmas iedarbīgumu un to, cik lietderīgi ir pagarināt tās piemērošanu līdz 2030. gadam un pēc tā;

b) novērtējumu par bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanu, ņemot vērā Direktīvā 2009/33/EK noteiktos mērķrādītājus, kā arī attiecīgos parametrus un apstākļus, kas ietekmē šādu lielas noslodzes transportlīdzekļu laišanu tirgū;

c) novērtējumu par 5. pantā izklāstītā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem piemērotā stimulu mehānisma un tā dažādo elementu iedarbīgumu, lai to pielāgotu laikposmam pēc 2025. gada, virzoties uz bezemisijas braukšanas diapazona un transportlīdzekļu apakšgrupu iespējamu diferenciāciju apvienojumā ar nobraukuma un lietderīgās slodzes svēruma koeficientiem, piemērošanas dienu, kas paredzot vismaz trīs gadus ilgu sagatavošanās laiku;

- d) novērtējumu par nepieciešamās uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu, iespēju ieviest dzinēja CO₂ emisiju standartus, jo īpaši attiecībā uz profesionālajiem transportlīdzekļiem un saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 noteikto CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtību reālo reprezentativitāti;
- e) vienīgi šīs regulas vajadzībām apsvērumus par lielas noslodzes transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu kombinācijām, ņemot vērā svarus un izmērus, kuri piemērojami nacionālajās transporta sistēmās, piemēram, modulārās un multimodālās koncepcijas, izvērtējot arī iespējamus transporta drošuma un efektivitātes aspektus, multimodālos, vides, infras-truktūras un atsietena fenomenus, kā arī dalībvalstu ģeogrāfisko stāvokli;
- f) VECTO simulācijas rīka novērtējumu, lai nodrošinātu, ka šis rīks tiek pastāvīgi un savlaicīgi atjaunināts;
- g) novērtējumu par iespēju izstrādāt īpašu metodiku, lai iekļautu potenciālo ieguldījumu, ko CO₂ emisiju samazināšanā varētu dot sintētisku un progresīvu, alternatīvu šķidru un gāzveida atjaunojamo degvielu, tostarp ar atjaunojamo enerģiju ražotu e-degvielu, izmantošana un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/2001⁽¹⁷⁾ minēto ilgtspējības un siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījuma kritēriju izpilde;
- h) novērtējumu, vai būtu praktiski iespējams ieviest atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu resursu apvienošanas mehānismu starp ražotājiem;
- i) novērtējumu par CO₂ emisiju pārsnieguma maksas līmeni, lai nodrošinātu, ka tā pārsniedz vidējās robežmaksas par tehnoloģijām, kas vajadzīgas CO₂ emisiju mērķrādītāju sasniegšanai.
3. Vajadzības gadījumā 1. punktā minētajam ziņojumam pievieno leģislatīvā akta priekšlikumu šīs regulas grozīšanai.
4. Veicot Regulas (ES) 2019/631 15. panta 5. punktā minēto novērtēšanu, Komisija izvērtē iespēju ieņēmumus no CO₂ emisiju pārsnieguma maksām novirzīt konkrētam fondam vai attiecīgai programmai ar mērķi nodrošināt taisnīgu pāreju uz klimata ziņā neitrālu ekonomiku, kā minēts Parīzes nolīguma 4.1. pantā, jo īpaši nolūkā atbalstīt autobūves nozarē nodarbināto pārkvalifikāciju, kvalifikācijas celšanu un citu prasmju apguvi un pārcelšanu citā darbā visās skartajās dalībvalstīs, it sevišķi reģionos un kopienās, ko pāreja ietekmē visvairāk. Attiecīgā gadījumā Komisija šajā nolūkā vēlākais līdz 2027. gadam iesniedz leģislatīvā akta priekšlikumu.
5. Komisija ne vēlāk kā 2023. gadā izvērtē iespēju izstrādāt vienotu Savienības metodiku Savienības tirgū laisto jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai. Komisija minēto novērtējumu nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei, tostarp attiecīgā gadījumā priekšlikumus par turpmākiem pasākumiem, piemēram, leģislatīvo aktu priekšlikumus.

16. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Klimata pārmaiņu komiteja, kas minēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1999⁽¹⁸⁾ 44. panta 1. punkta a) apakšpunktā. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

⁽¹⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

⁽¹⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 328, 21.12.2018., 1. lpp.).

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.

17. pants

Deleģēto pilnvaru īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā un 14. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2019. gada 14. augusta. 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 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā un 14. 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 lēmumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 11. panta 2. punktu, 13. panta 4. punkta otro daļu un 14. 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.

18. pants

Grozījumi Regulā (EK) Nr. 595/2009

Regulu (EK) Nr. 595/2009 groza šādi:

- 1) regulas 2. panta pirmajai daļai pievieno šādu teikumu:

“Šī regula 5.a, 5.b, un 5.c panta vajadzībām attiecas arī uz O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļiem.”;

2) iekļauj šādus pantus:

“5.a pants

Īpašas prasības ražotājiem attiecībā uz M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļu ekoloģiskajiem raksturlielumiem

1. Ražotāji nodrošina, ka O₃ un O₄ kategorijas jaunie transportlīdzekļi, kurus pārdod, reģistrē vai nodod ekspluatācijā, atbilst šādām prasībām:

- a) šo transportlīdzekļu ietekme uz mehānisko transportlīdzekļu CO₂ emisijām, degvielas patēriņu, elektroenerģijas patēriņu un bezemisiju braukšanas diapazonu tiek noteikta atbilstīgi 5.c panta a) punktā minētajai metodikai;
- b) tajos ir uzstādītas iebūvētas ierīces lietderīgās slodzes mērīšanai un reģistrēšanai atbilstīgi 5.c panta b) punktā minētajām prasībām.

2. Ražotāji nodrošina, ka jauni M₂, M₃, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļi, ko pārdod, reģistrē vai nodod ekspluatācijā, ir aprīkoti ar iebūvētām ierīcēm degvielas un/vai enerģijas patēriņa, lietderīgās slodzes un nobraukuma monitoringam un reģistrēšanai saskaņā ar 5.c panta b) punktā minētajām prasībām.

Tie arī nodrošina, ka šo transportlīdzekļu bezemisiju braukšanas diapazons un enerģijas patēriņš tiek noteikti saskaņā ar 5.c panta c) punktā minēto metodiku.

5.b pants

Īpašas prasības dalībvalstīm attiecībā uz M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļu ekoloģiskajiem raksturlielumiem

1. Valstu iestādes saskaņā ar 5.c pantā minētajiem īstenošanas pasākumiem atsakās piešķirt EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu jauniem M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļu tipiem, kas neatbilst šajos īstenošanas noteikumos noteiktajām prasībām.

2. Valstu iestādes saskaņā ar 5.c pantā minētajiem īstenošanas pasākumiem aizliedz pārdot, reģistrēt vai nodot ekspluatācijā jaunus M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļus, kas neatbilst šajos īstenošanas noteikumos noteiktajām prasībām.

5.c pants

Pasākumi, lai noteiktu dažus M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļu ekoloģiskos raksturlielumus

Komisija līdz 2021. gada 31. decembrim ar īstenošanas aktiem pieņem šādus pasākumus:

- a) metodiku nolūkā novērtēt O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļu raksturlielumus attiecībā uz to ietekmi uz mehānisko transportlīdzekļu CO₂ emisijām, degvielas patēriņu, elektroenerģijas patēriņu un braukšanas diapazonu bezemisiju režīmā;

- b) tehniskās prasības M_2 , M_3 , N_2 , un N_3 kategorijas transportlīdzekļu aprīkošanai ar iebūvētām ierīcēm degvielas un/vai enerģijas patēriņa, lietderīgās slodzes un nobraukuma monitoringam un reģistrēšanai, kā arī to, lai noteiktu un reģistrētu to transportlīdzekļu lietderīgās slodzes vai kopēju svaru, kuri atbilst parametriem, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1242 (*) 2. panta 1. punkta pirmās daļas a), b), c) vai d) punktā, un šādu transportlīdzekļu kombinācijām ar O_3 un O_4 kategorijas transportlīdzekļiem, tostarp vajadzības gadījumā datu pārsūtīšanu starp sakabinātiem transportlīdzekļiem;
- c) metodiku, lai noteiktu M_2 , M_3 , N_2 , un N_3 kategorijas jaunu transportlīdzekļu nulles emisiju braukšanas diapazonu un elektroenerģijas patēriņu.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 13.a pantā.;

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202 lpp.).”;

- 3) pievieno šādu pantu:

“13.a pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Tehniskā komiteja mehānisko transportlīdzekļu jautājumos, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 (*). 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.

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

19. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2018/956

Regulu (ES) 2018/956 groza šādi:

1) regulas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“3. pants

Definīcijas

Šīs regulas vajadzībām piemēro definīcijas, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK (*) Regulā (EK) Nr. 595/2009 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 2019/1242 (**).

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 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 (“pamatdirektīva”) (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO₂ emisiju noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202 lpp.);”;

2) regulas 4. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Sākot no 2019. gada 1. janvāra, dalībvalstis veic I pielikuma A daļā norādīto datu monitoringu attiecībā uz jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas pirmo reizi reģistrēti Savienībā.

Līdz katra gada 30. septembrim, sākot no 2020. gada, dalībvalstu kompetentās iestādes paziņo Komisijai minētos datus par iepriekšējo pārskata periodu no 1. jūlija līdz 30. jūnijam saskaņā ar II pielikumā izklāstītajām ziņošanas procedūru.

Attiecībā uz 2019. gadu datus, kas paziņoti līdz 2020. gada 30. septembrim, ietver datus, kas monitorēti no 2019. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 30. jūnijam.

Datiem par jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri iepriekš bijuši reģistrēti ārpus Savienības, netiek veikts monitorings un ziņošana, ja vien minētā reģistrācija nav notikusi mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Savienībā.”;

3) regulas 5. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. No I pielikuma B daļas 1. punktā izklāstītajiem sākuma gadiem lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji veic I pielikuma B daļas 2. punktā norādīto datu monitoringu katram jaunam lielas noslodzes transportlīdzeklim.

Līdz katra gada 30. septembrim no sākuma gada, kas norādīts I pielikuma B daļas 1. punktā, lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji saskaņā ar II pielikumā izklāstīto ziņošanas procedūru paziņo Komisijai minētos datus par katru jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli, kura simulācijas datums ir iepriekšējā ziņošanas periodā no 1. jūlija līdz 30. jūnijam.

Attiecībā uz 2019. gadu ražotāji paziņo datus par katru jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli, kura simulācijas datums ir periodā no 2019. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 30. jūnijam.

Simulācijas datums ir datums, par kuru ziņots saskaņā ar I pielikuma B daļas 2. punkta 71. aili.”;

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

“1. Komisija līdz katra gada 30. aprīlim publicē ikgadējo ziņojumu, kurā ietver savu analīzi par dalībvalstu un ražotāju nosūtītajiem datiem par iepriekšējo pārskata periodu.”;

5) regulas II pielikuma 3.2. punktu aizstāj ar šādu:

“3.2. Datus par lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti iepriekšējā pārskata periodā un ierakstīti reģistrā, publisko līdz katra gada 30. aprīlim, sākot no 2021. gada, izņemot datus no ailēm, kas norādītas 6. panta 1. punktā.”

20. pants

Grozījumi Direktīvā 96/53/EK

Direktīvu 96/53/EK groza šādi:

1) direktīvas 2. pantā aiz definīcijas “ar alternatīvu degvielu darbināms transportlīdzeklis” iekļauj šādu definīciju:

— “bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1242 (*) 3. panta 11) punktā,

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202 lpp.).”;

2) direktīvas 10.b pantu aizstāj ar šādu:

“10.b pants

Ar alternatīvu degvielu darbināmiem vai bezemisiju transportlīdzekļiem atļautais maksimālais svars ir svars, kas noteikts I pielikuma 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3., 2.2.4., 2.3.1., 2.3.2. un 2.4. punktā.

Ar alternatīvu degvielu darbināmiem vai bezemisiju transportlīdzekļi atbilst arī I pielikuma 3. punktā norādītajām maksimāli pieļaujamajām ass svara robežvērtībām.

Papildu svaru, kas vajadzīgs ar alternatīvu degvielu darbināmiem vai bezemisiju transportlīdzekļiem, nosaka, pamatojoties uz dokumentāciju, ko sniedz ražotājs, kad attiecīgajam transportlīdzeklim piešķir apstiprinājumu. Minēto papildu svaru norāda oficiālajā pierādījumā, kas prasīts saskaņā ar 6. pantu.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10.h pantu, lai šīs direktīvas mērķiem atjaunotu 2. pantā minēto alternatīvo degvielu sarakstu, kurām ir vajadzīgs papildu svars. Ir īpaši būtiski, lai pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas Komisija ievērotu savu ierasto praksi un apspriestos ar ekspertiem, tostarp dalībvalstu ekspertiem.”;

3) direktīvas I pielikumu groza šādi:

a) pielikuma 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. un 2.2.4. punkta otrajai slejai pievieno šādu daļu:

“Attiecībā uz transportlīdzekļu kombinācijām, tostarp arī ar alternatīvu degvielu darbināmiem vai bezemisiju transportlīdzekļiem, šajā iedaļā paredzēto atļauto maksimālo svaru palielina par alternatīvās degvielas vai bezemisiju tehnoloģijas papildu svaru, kas attiecīgi nepārsniedz vienu un divas tonnas.”;

b) pielikuma 2.3.1. punkta otrajai slejai pievieno šādu daļu:

“Bezemisiju transportlīdzekļi: atļautais maksimālais 18 tonnu svars ir palielināts ar papildu svaru, kas vajadzīgs bezemisiju tehnoloģijai, maksimums par divām tonnām.”;

c) pielikuma 2.3.2. punkta trešajai slejai pievieno šādu daļu:

“Trīsasu bezemisiju transportlīdzekļi: atļautais maksimālais 25 tonnu vai 26 tonnu svars, ja velkošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, kas atzīta par līdzvērtīgu Savienībā, kā definēts II pielikumā, vai ja katra velkošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas, ir palielināts ar papildu svaru, kas vajadzīgs alternatīvo degvielu tehnoloģijai, maksimums par divām tonnām.”;

d) pielikuma 2.4. punkta trešajai slejai pievieno šādu daļu:

“Trīsasu posmainie autobusi, kas ir bezemisiju transportlīdzekļi: ar alternatīvu degvielu darbināmi trīsasu posmainie autobusi: atļautais maksimālais 28 tonnu svars ir palielināts ar papildu svaru, kas vajadzīgs bezemisiju tehnoloģijai, maksimums par divām tonnām.”

21. 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, 2019. gada 20. jūnijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
A. TAJANI

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
G. CIAMBA

I PIELIKUMS

Videjās īpatnējās CO₂ emisijas, īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāji un CO₂ emisiju pārsniegums

1. TRANSPORTLĪDZEKĻU APAKŠGRUPAS

Visus jaunus lielas noslodzes transportlīdzekļus iedala kādā no 1. tabulā norādītajām transportlīdzekļu apakšgrupām atbilstoši tabulas nosacījumiem.

1. tabula.

Transportlīdzekļu apakšgrupas (sg)

Lielas noslodzes transportlīdzekļi	Kabīnes veids	Motora jauda	Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg)
Kravas automobiļi ar kravas nodalījumu, 4×2 asu konfigurāciju un tehniski pieļaujamo maksimālo masu > 16 tonnas	Visi	< 170 kW	4-UD
	Kabīne bez guļvietas	≥ 170 kW	4-RD
	Kabīne ar guļvietu	≥ 170 kW un < 265 kW	
	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	4-LH
Kravas automobiļi ar kravas nodalījumu un 6×2 asu konfigurāciju	Kabīne bez guļvietas	Visi	9-RD
	Kabīne ar guļvietu		9-LH
Vilcēji ar 4×2 asu konfigurāciju un tehniski pieļaujamo maksimālo masu > 16 tonnas	Kabīne bez guļvietas	Visi	5-RD
	Kabīne ar guļvietu	< 265 kW	
	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	5-LH
Vilcēji ar 6×2 asu konfigurāciju	Kabīne bez guļvietas	Visi	10-RD
	Kabīne ar guļvietu		10-LH

“Kabīne ar guļvietu” ir kabīnes veids, kam aiz vadītāja sēdekļa ir nodalījums, kuru paredzēts izmantot gulēšanai, kā norādīts Regulā (ES) 2018/956.

“Kabīne bez guļvietas” ir tās kabīnes veids, kas nav kabīne ar guļvietu.

Ja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekli nevar iedalīt kādā transportlīdzekļu apakšgrupā, jo nav pieejama informācija par kabīnes veidu vai motora jaudu, to iedala tālo pārvadājumu (LH) transportlīdzekļu apakšgrupā atbilstīgi tā šasijas veidam (kravas automobiļis ar kravas nodalījumu vai vilcējs) un asu konfigurācijai (4×2 vai 6×2).

Ja jauns lielas noslodzes transportlīdzeklis ir iedalīts 4-UD transportlīdzekļu apakšgrupā, bet dati par CO₂ emisijām (g/km) UDL vai UDR ekspluatācijas profiliem, kas norādīti 2.1. punkta 2. tabulā, nav pieejami, attiecīgo jauno lielas noslodzes transportlīdzekli iedala 4-RD transportlīdzekļu apakšgrupā.

2. RAŽOTĀJA VIDĒJĀS ĪPATNĒJĀS CO₂ EMISIJAS2.1. Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa īpatnējās CO₂ emisijas

Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v , kas iedalīts transportlīdzekļu apakšgrupā sg , īpatnējās CO₂ emisijas (CO₂) (g/km) aprēķina atbilstoši šādi:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

kur:

$\sum mp$ ir visu 2. tabulā ietverto ekspluatācijas profilu mp summa;

sg ir transportlīdzekļu apakšgrupa, kurā jauns lielas noslodzestransportlīdzeklis v ir iedalīts atbilstošajā pielikuma 1. punktam;

$W_{sg,mp}$ ir 2. tabulā norādītais ekspluatācijas profila svērumis;

$CO_{2v,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v CO₂ emisijas (g/km), kasnoteiktas ekspluatācijas profilam mp un paziņotassaskaņā ar Regulu (ES) 2018/956.

Bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļa īpatnējā CO₂ emisija ir 0 g CO₂/km.

Profesionāla transportlīdzekļa īpatnējās CO₂ emisijas ir vidējās CO₂ emisijas (g/km), kas paziņotas saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956.

2. tabula.

Ekspluatācijas profila svērumi ($W_{sg,mp}$)

Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg)	Ekspluatācijas profils (l) (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Transportlīdzekļu apakšgrupa(sg)	Eksploatācijas profils ⁽¹⁾ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

(¹) Sk. eksploatācijas profila definīcijas, kas iekļautas šajā tabulā.

Eksploatācijas profila definīcijas

RDL	Mazu kravu reģionālās piegādes
RDR	Raksturīgu kravu reģionālās piegādes
LHL	Mazu kravu tālie pārvadājumi
LHR	Raksturīgu kravu tālie pārvadājumi
UDL	Mazu kravu piegādes pilsētvidē
UDR	Raksturīgu kravu piegādes pilsētvidē
REL	Mazu kravu reģionālās piegādes (EMS)
RER	Raksturīgu kravu reģionālās piegādes (EMS)
LEL	Mazu kravu tālie pārvadājumi (EMS)
LER	Raksturīgu kravu tālie pārvadājumi (EMS)

2.2. Apakšgrupas visu ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļuvidējās īpatnējās CO₂ emisijas

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā transportlīdzekļu apakšgrupas sg visu jauno lielas noslodzes transportlīdzekļuvidējās īpatnējās CO₂ emisijas (g/tkm) ($avgCO_{2sg}$) aprēķina šādi:

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v}}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

kur:

\sum_v ir visu ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļusumma transportlīdzekļu apakšgrupā sg (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 4. panta pirmās daļas a) punktu;

CO_{2v} ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v īpatnējās CO_2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;

V_{sg} ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitstransportlīdzekļu apakšgrupā sg , izņemot profesionālo transportlīdzekļus saskaņā ar 4. panta pirmās daļas a) punktu;

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

2.3. Regulas 5. pantā minētais bezemisiju un mazemisiju koeficients

2.3.1. 2019.–2024. gada pārskata periodi

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

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \text{ minimāli } 0,97$$

kur:

V ir ražotāja tādu jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits, kas atbilst 2. panta 1. punkta pirmajā daļā izklāstītajiem raksturlielumiem, izņemot profesionālos transportlīdzekļus saskaņā ar 4. panta pirmās daļas a) punktu;

V_{conv} ir ražotāja tādu jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits, kas atbilst 2. panta 1. punkta pirmajā daļā izklāstītajiem raksturlielumiem, izņemot profesionālos transportlīdzekļus saskaņā ar 4. panta pirmās daļas a) punktu un izņemot bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus;

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

kur:

$$V_{in} \text{ ir } \sum_v (1 + (1 - CO_{2v} / LET_{sg}))$$

un \sum_v ir visu tādu jaunu bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu summa, kas atbilst 2. panta 1. punkta pirmajā daļā izklāstītajiem raksturlielumiem;

CO_{2v} ir bezemisiju vai mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļa v īpatnējās CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;

LET_{sg} ir mazemisiju robežlīmenis tai sg transportlīdzekļu apakšgrupai, pie kuras pieder v transportlīdzeklis, kā noteikts 2.3.3. punktā;

V_{out} ir 2. panta 1. punkta otrajā daļā minēto bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits, kas reizināts ar 2, un maksimāli 1,5 % no V_{conv} .

2.3.2. Pārskata periodi, sākot ar 2025. gadu

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

$$ZLEV = 1 - (y - x) \quad \text{izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1 vai mazāka par 0,97, tādā gadījumā par ZLEV koeficientu atkarībā no konkrētā gadījuma izvēlas 1 vai 0,97,}$$

kur:

x ir 0,02;

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

V_{in} no jauna reģistrēto tādu bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits, kas atbilst 2. panta 1. punkta pirmajā daļā izklāstītajiem raksturlielumiem, kur katru no tiem skaitkā $ZLEV_{specific}$ saskaņā ar turpmāk sniegto formulu,

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

kur:

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

LET_{sg} ir mazemisiju robežlīmenis tai sg transportlīdzekļu apakšgrupai, pie kuras pieder v transportlīdzeklis, kā noteikts 2.3.3. punktā;

V_{out} ir 2. panta 1. punkta otrajā daļā minēto bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits un maksimāli 0,035 no V_{total} ;

V_{total} ir ražotāja no jauna reģistrēto lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits minētajā pārskata periodā;

kur V_{in}/V_{total} ir mazāks nekā 0,0075, ZLEV koeficients ir 1.

2.3.3. Mazemisiju robežlīmenis

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

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

kur:

$rCO2_{sg}$ ir transportlīdzekļu apakšgrupas sg atsaucēs CO_2 emisijas, kas noteikta 3. punktā;

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

2.4. Ražotāja jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu daļa transportlīdzekļuapakšgrupā

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā jaunu lielas noslodzestransportlīdzekļu daļu transportlīdzekļu apakšgrupā sg ($share_{sg}$) aprēķina šādi:

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

kur:

V_{sg} ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitstransportlīdzekļu apakšgrupā sg , izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus, saskaņā ar 4. panta pirmās daļas a) punktu;

V ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits, izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus, saskaņā ar 4. pantapirmās daļas a) punktu.

2.5. Visu transportlīdzekļu vidējās lietderīgās slodzes vērtība transportlīdzekļuapakšgrupā

Transportlīdzekļa vidējās lietderīgās slodzes vērtību transportlīdzekļuapakšgrupā sg (PL_{sg}) aprēķina šādi:

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

kur:

$\sum mp$ ir visu ekspluatācijas profilu mp summa;

$W_{sg,mp}$ ir 2.1. punkta 2. tabulā norādītais ekspluatācijas profilasvērums;

$PL_{sg,mp}$ ir lietderīgās slodzes vērtība, kas attiecināta uz transportlīdzekļuapakšgrupas sg transportlīdzekļiem ekspluatācijasprofilā mp , kā norādīts 3. tabulā.

3. tabula.

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

Transportlīdzekļu apakšgrupas _{sg}	Ekspluatācijas profils ⁽¹⁾ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

(¹) Sk. ekspluatācijas profila definīcijas 2.1. punkta 2. tabulā.

2.6. Nobraukuma un lietderīgās slodzes svēruma koeficients

Transportlīdzekļu apakšgrupas sg nobraukuma un lietderīgās slodzes svēruma koeficients (MPW_{sg}) ir ikgadējā nobraukuma (norādīts 4. tabulā) un transportlīdzekļu apakšgrupas lietderīgās slodzes vērtības (norādīta 2.5. punkta 3. tabulā) reizinājums, kas normalizēts līdz transportlīdzekļu apakšgrupas 5-LH attiecīgajai vērtībai, un to aprēķina šādi:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

kur:

AM_{sg} ir ikgadējais nobraukums, kas attiecīgās transportlīdzekļu apakšgrupas transportlīdzekļiem norādīts 4. tabulā;

AM_{5-LH} ir ikgadējais nobraukums, kas apakšgrupai 5-LH norādīts 4. tabulā;

PL_{sg} ir vidējā lietderīgās slodzes vērtība, kas noteikta 2.5. punktā;

PL_{5-LH} ir transportlīdzekļu apakšgrupas 5-LH vidējās lietderīgās slodzes vērtība, kas noteikta 2.5. punktā.

4. tabula.

Ikgadējais nobraukums

Transportlīdzekļu apakšgrupa sg	Ikgadējais nobraukums AM _{sg} (km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Regulas 4. pantā minēto ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas (g/tkm)

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā vidējās īpatnējās CO₂ emisijas (g/tkm) (CO₂) aprēķina šādi:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

kur:

\sum_{sg} ir visu transportlīdzekļu apakšgrupu summa;

ZLEV ir bezemisiju un mazemisiju koeficients, kas noteikts 2.3. punktā;

$share_{sg}$ ir jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu daļa transportlīdzekļu apakšgrupā sg, kas noteikta 2.4. punktā;

MPW_{sg} ir nobraukuma un lietderīgās slodzes svēruma koeficients, kas noteikts 2.6. punktā;

$avgCO_{2sg}$ ir vidējās īpatnējās CO₂ emisijas (g/tkm), kas noteiktas 2.2. punktā.

3. REGULAS 1. PANTA OTRAJĀ DAĻĀ MINĒTĀS ATSAUCES CO₂ EMISIJAS

Katras transportlīdzekļu apakšgrupas sg atsaucē CO₂ emisijas (rCO_{2sg}), pamatojoties uz visu ražotāju visiem jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem pārskata periodā, aprēķina šādi:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v/PL})_{sg}}{rV_{sg}}$$

kur:

\sum_v ir visu jauno pārskata periodā reģistrēto lielas noslodzes transportlīdzekļu summa transportlīdzekļu apakšgrupā sg (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 1. panta otro daļu;

CO_{2v} ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v īpatnējās CO_2 emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu, vajadzības gadījumā pielāgojot atbilstoši pielikumam;

rV_{sg} ir visu jauno pārskata periodā reģistrēto lielas noslodzestransportlīdzekļu skaits transportlīdzekļu apakšgrupā sg , izņemot profesionālos transportlīdzekļus, saskaņā ar 1.panta otro daļu;

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

4. REGULAS 6. PANTĀ MINĒTIE RAŽOTĀJA ĪPATNĒJO CO_2 EMISIJU MĒRĶRĀDĪTĀJI

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā, sākot ar 2025. gada 1. jūliju un turpmāk, īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāju T aprēķina šādi:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

kur:

\sum_{sg} ir visu transportlīdzekļu apakšgrupu summa;

$share_{sg}$ ir jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu daļa transportlīdzekļu apakšgrupā sg , kas noteikta 2.4. punktā;

MPW_{sg} ir nobraukuma un lietderīgās slodzes svēruma koeficients, kas noteikts 2.6. punktā;

rf ir CO_2 emisiju samazināšanas mērķrādītājs(%), kas piemērojams attiecīgajā pārskata periodā;

rCO_{2sg} ir atsaucis CO_2 emisijas, kas noteiktas 3. punktā.

5. EMISIJAS KREDĪTVIENĪBAS UN EMISIJAS PARĀDVIENĪBAS, KAS MINĒTAS 7. PANTĀ

5.1. Emisijas kredītvienību CO_2 emisiju samazinājuma trajektorija

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā Y gados laikposmā no 2019. līdz 2030. gadam CO_2 emisiju samazinājuma trajektoriju (ET_Y) nosaka šādi:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R - ET_Y \times rCO_{2sg}$$

kur:

\sum_{sg} ir visu transportlīdzekļu apakšgrupu summa;

$share_{sg}$ ir jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu daļa transportlīdzekļu apakšgrupā sg , kas noteikta 2.4. punktā;

MPW_{sg} ir nobraukuma un lietderīgās slodzes svēruma koeficients, kas noteikts 2.6. punktā;

rCO_{2sg} ir atsaucē CO₂ emisijas, kas noteiktas 3. punktā;

$R-ET_Y$ definē šādi:

pārskataperiodos Y gados laikposmā no 2019. līdz 2025. gadam:

$$R - ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

un pārskata periodos Y gados laikposmā no 2026. līdz 2030. gadam:

$$R - ET_Y = (1 - rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} un rf_{2030} ir CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītāji(%), kas attiecīgi piemērojami pārskata periodos 2025. un 2030. gadā.

5.2. Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības katrā pārskataperiodā

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā Y gados laikposmā no 2019. līdz 2029. gadam emisijas kredītvienības (cCO_{2Y}) un emisijas parādvienības (dCO_{2Y}) aprēķina šādi:

Ja $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \text{ and}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Ja $CO_{2Y} > T_Y$ no 2025. līdz 2029. gadam:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \text{ and}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

Visos pārējos gadījumos dCO_{2Y} un cCO_{2Y} ir 0,

kur:

ET_Y ir ražotāja CO₂ emisijas samazinājumatrajektorija pārskata periodā Y gadā, kas noteikta saskaņā ar 5.1. punktu;

CO_{2Y} ir ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijaspārskata periodā Y gadā, kas noteiktas saskaņā ar 2.7. punktu;

T_Y ir ražotāja īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītājspārskata periodā Y gadā, kas noteikts saskaņā ar 4. punktu;

V_Y ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitspārskata periodā Y gadā, izņemot profesionālos transportlīdzekļus, saskaņā ar 4. panta pirmās daļas a) punktu.

5.3. Emisijas parādvienību ierobežojums

Katram ražotājam emisijas parādvienību ierobežojumu ($limCO_2$) nosaka šādi:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

kur:

T_{2025} ir ražotāja īpatnējās CO₂ emisijasmērķrādītājs pārskata periodā 2025. gadā, kas noteikts saskaņā ar 4. punktu;

V_{2025} ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitspārskata periodā 2025. gadā, izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus, saskaņā ar 4. panta pirmās daļas a) punktu.

5.4. Emisijas kredītvienības, kas iegūtas pirms 2025. gada

Emisijas parādvienības, kas iegūtas pārskata periodā 2025. gadā, samazina par summu ($redCO_2$), kura atbilst pirmminētajam pārskata perioda iegūtajām emisijas kredītvienībām un kurukatram ražotājam nosaka šādi:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

kur:

\min ir divu iekavās norādīto vērtību minimums;

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

dCO_{2025} ir emisijas parādvienības pārskata periodā 2025. gadā, ko nosaka saskaņā ar 5.2. punktu;

cCO_{2Y} ir emisijas kredītvienības pārskata periodā Y gadā, ko nosaka saskaņā ar 5.2. punktu.

6. REGULAS 8. PANTA 2. PUNKTĀ MINĒTAIS RAŽOTĀJA CO₂ EMISIJU PĀRSNIEGUMS

Katram ražotājam un katrā pārskata periodā, sākot ar 2025. gadu, CO₂ emisiju pārsnieguma vērtību ($exeCO_{2Y}$) aprēķina šādi (ja vērtība ir pozitīva):

pārskata periodam 2025. gadā

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

pārskata periodiem Y gados laikposmā no 2026. līdz 2028. gadam

$$exeCO_{2Y} = \sum_{l=2025}^Y (dCO_{2l} - cCO_{2l}) - \sum_{j=2025}^{Y-1} exeCO_{2j} - redCO_2 - limCO_2$$

pārskata periodam 2029. gadā

$$exeCO2_Y = \sum_{l=2025}^{2029} (dCO2_l - cCO2_l) - \sum_{j=2025}^{2028} exeCO2_j - redCO2$$

pārskata periodiem Y gados, sākot ar 2030. gadu un turpmāk

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

kur:

- $\sum_{Y=2019}^{2025}$ ir summa pārskata periodos Y gados laikposmā no 2019.līdz 2025. gadam;
- $\sum_{l=2025}^Y$ ir summa pārskata periodos I gados laikposmā no 2025.līdz Y gadam;
- $\sum_{j=2025}^{Y-1}$ ir summa pārskata periodos J gados laikposmā no 2025.līdz (Y-1) gadam;
- $\sum_{j=2025}^{2028}$ ir summa pārskata periodos J gados laikposmā no 2025.līdz 2028. gadam;
- $\sum_{l=2025}^{2029}$ ir summa pārskata periodos I gados laikposmā no 2025.līdz 2029. gadam;
- $dCO2_Y$ ir emisijas pārādvienības pārskata periodā Y gadā, konosaka saskaņā ar 5.2. punktu;
- $cCO2_Y$ ir emisijas kredītvienības pārskata periodā Y gadā, konosaka saskaņā ar 5.2. punktu;
- $limCO2$ ir emisijas pārādvienību ierobežojums, ko nosaka saskaņā ar 5.3. punktu;
- $redCO2$ ir emisijas pārādvienību samazinājums pārskata periodā 2025. gadā, ko nosaka saskaņā ar 5.4. punktu.

Visos pārējos gadījumos CO₂ emisiju pārsniegumavērtība $exeCO2_Y$ ir 0.

II PIELIKUMS

Pielāgošanas procedūras

1. LIETDERĪGĀS SLODZES PIELĀGOŠANAS KOEFICIENTI, KAS MINĒTI 14. PANTA 1. PUNKTA C) APAKŠPUNKTĀ

Ievērojot 11. panta 2. punkta a) apakšpunktu, lai aprēķinātu 1. panta otrajā daļā minētās atsaucēs CO₂ emisijas, ekspluatācijas profila svērumus un lietderīgās slodzes vērtības, kas piemērojamas pārskata periodā, kurā stājas spēkā 14. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētās izmaiņas attiecībā uz visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, izmanto un lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* CO₂ emisijas (g/km), kas noteiktas I pielikuma 2.1. punkta 2. tabulā minētajam ekspluatācijas profilam *mp*, pielāgo šādi:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

kur:

sg ir transportlīdzekļu apakšgrupa, kurā iekļauts transportlīdzeklis *v*;

$CO_2(RP)_{v,mp}$ ir transportlīdzekļa *v* īpatnējās CO₂ emisijas (g/km), *v* kas noteiktas ekspluatācijas profilam *mp* un pamatojas uz monitoringa datiem attiecīgajā pārskata periodā, kuri paziņoti saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956;

$PL(RP)_{sg,mp}$ ir lietderīgās slodzes vērtība, kas attiecināta uz transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* transportlīdzekli *v* ekspluatācijas profilā *mp* attiecīgajā pārskata periodā atbilstoši I pielikuma 2.5. punkta 3. tabulai nolūkā noteikt monitoringa datus attiecīgajā pārskata periodā, kuri paziņoti saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956;

$PL_{sg,mp}$ ir lietderīgās slodzes vērtība, kas attiecināta uz transportlīdzekļu apakšgrupas *sg* transportlīdzekļiem ekspluatācijas profilā *mp* attiecīgajā pārskata periodā, kurā spēkā stājas 14. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētās izmaiņas attiecībā uz visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, saskaņā ar I pielikuma 2.5. punkta 3. tabulu;

$PL_{sg,mp}$ ir lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficients, kas noteikts 5. tabulā.

5. tabula.

Lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficienti $PL_{sg,mp}$

$PL_{sg,mp}$ (1/t)		Ekspluatācijas profili <i>mp</i> ⁽¹⁾				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Transportlīdzekļu grupas <i>sg</i> apakš-	4-UD	0,026	N.A.	0,015	N.A.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

(¹) Sk. ekspluatācijas profila definīcijas I pielikuma 2.1. punktā.

2. PIELĀGOŠANAS KOEFICIENTI, KAS MINĒTI 11. PANTA 2. PUNKTA B) APAKŠPUNKTĀ

Ievērojot 11. panta 2. punkta b) apakšpunktu, lai aprēķinātu 1. panta otrajā daļā minētās atsaucēs CO₂ emisijas, ekspluatācijas profila svērumus un lietderīgās slodzes vērtības, kas piemērojamas pārskata periodā, kurā stājas spēkā 14. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētās izmaiņas attiecībā uz visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, izmanto un lielas noslodzes transportlīdzekļa v CO₂ emisijas (g/km), kas noteiktas I pielikuma 2.1. punktā minētajam ekspluatācijas profilam mp , pielāgo šādi:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times \left(\sum_r S_{r,sg} \times CO_{2r,mp} \right) / \left(\sum_r S_{r,sg} \times CO_2(RP)_{r,mp} \right)$$

kur

\sum_r ir visu transportlīdzekļu apakšgrupas sg reprezentatīvo transportlīdzekļu r summa;

sg ir transportlīdzekļu apakšgrupa, kurā iekļauts transportlīdzeklis v ;

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

$CO_2(RP)_{v,mp}$ ir transportlīdzekļa v īpatnējās CO₂ emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp un pamatojas uz monitoringa datiem attiecīgajā pārskata periodā, kā paziņots saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$ ir reprezentatīvā transportlīdzekļa r īpatnējās CO₂ emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem pārskata periodā, kurā tika noteikts $CO_2(RP)_{v,mp}$;

$CO_{2r,mp}$ ir reprezentatīvā transportlīdzekļa r īpatnējās CO₂ emisijas, kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem pārskata periodā, kurā stājas spēkā šīs regulas 14. panta 2. punktā minētās izmaiņas attiecībā uz visiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Reprezentatīvo transportlīdzekli nosaka atbilstoši šīs regulas 14. panta 3. punktā norādītajai metodikai.