

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2023/851

(2023. gada 19. aprīlis),

ar ko groza Regulu (ES) 2019/631, lai stiprinātu CO₂ emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vērīgākajiem mērķiem klimata jomā

(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⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Parīzes nolīgums ⁽⁴⁾, kas pieņemts 2015. gada 12. decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (UNFCCC) ("Parīzes nolīgums"), stājās spēkā 2016. gada 4. novembrī. Parīzes nolīguma Puses ir vienojušās ierobežot globālo vidējās temperatūras pieaugumu krietni zem 2 °C atzīmes salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un tiekties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. Minētā apņemšanās tika pastiprināta, 2021. gada 13. novembrī saskaņā ar UNFCCC pieņemot Glāzgovas klimata paktu, kurā UNFCCC Pušu konference, kas vienlaikus ir Parīzes nolīguma Pušu sanāksme, atzīst, ka, temperatūrai pieaugot par 1,5 °C salīdzinājumā ar 2 °C, klimata pārmaiņu ietekme būs daudz mazāka, un apņemas turpināt centienus iegrožot temperatūras kāpumu līdz 1,5 °C.
- (2) Klimata un vides problēmu risināšana un Parīzes nolīguma mērķu sasniegšana ir pamatā Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojumam par Eiropas zaļo kursu ("Eiropas zaļais kurss"). Eiropas Parlaments 2020. gada 15. janvāra rezolūcijā par Eiropas zaļo kursu ⁽⁵⁾ aicināja, vēlākais, līdz 2050. gadam īstenot nepieciešamo pāreju uz klimatneitrālu sabiedrību un 2019. gada 28. novembra rezolūcijā par ārkārtas situāciju klimata un vides jomā pasludināja šādu ārkārtas situāciju ⁽⁶⁾. Eiropas zaļā kursa nepieciešamība un nozīme ir tikai pieaugusi, ņemot vērā ļoti smago Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labbūtību.
- (3) Eiropas zaļais kurss apvieno tādu visaptverošu savstarpēji pastiprinošu pasākumu un iniciatīvu kopumu, kuru mērķis ir līdz 2050. gadam Savienībā panākt klimatneitralitāti, un tajā ir izklāstīta jauna izaugsmes stratēģija, kura galvenā uzmanība ir vērsta uz Savienības pārveidi par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu

⁽¹⁾ OV C 194, 12.5.2022., 81. lpp.⁽²⁾ OV C 270, 13.7.2022., 38. lpp.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2023. gada 14. februāra nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2023. gada 28. marta lēmums.⁽⁴⁾ OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.⁽⁵⁾ OV C 270, 7.7.2021., 2. lpp.⁽⁶⁾ OV C 232, 16.6.2021., 28. lpp.

un konkurētspējīgu ekonomiku, ar dinamiskām nozarēm, kas joprojām ir pasaules līderes savos attiecīgajos segmentos, un globāliem inovācijas virzītājspēkiem, vienlaikus nodrošinot labi apmaksātas kvalitatīvas darbvietas Savienībā. Tā mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt Savienības dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūti no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Šajā kontekstā 8. vides rīcības programma, kas darbojas līdz 2030. gadam un ir izklāstīta Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā (ES) 2022/591⁽⁷⁾, pastiprina mērķi taisnīgā, vienlīdzīgā un iekļaujošā veidā paātrināt zaļo pārkārtošanos uz klimatneitrālu, ilgtspējīgu, netoksisku, resursefektīvu, atjaunīgajā enerģijā balstītu, noturīgu un konkurētspējīgu aprites ekonomiku un aizsargāt, atjaunot un uzlabot vides stāvokli, vienlaikus atbalstot un balstoties uz Eiropas zaļajā kursā paziņoto pasākumu un iniciatīvu kopumu. Tajā pašā laikā pārkārtošanās atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši ietekmē dažas neizdevīgā stāvoklī esošas grupas, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēkus, personas ar invaliditāti un personas, kas pieder pie rasu vai etniskas minoritātes. Turklāt pārkārtošanās atšķirīgi ietekmēs Savienības reģionus, jo īpaši strukturāli nelabvēlīgā situācijā esošus, perifērus un tālākos reģionus. Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša, nevienu neatstājot novārtā.

- (4) Atjauninātajā nacionāli noteiktajā devumā, kas UNFCCC sekretariātam tika iesniegts 2020. gada 17. decembrī, Savienība apņēmas līdz 2030. gadam samazināt Savienības ekonomikas mēroga siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.
- (5) Pieņemot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119⁽⁸⁾, Savienība ir tiesību aktos noteikusi emisiju samazināšanas mērķi – neto nulle, vēlākais, līdz 2050. gadam – un mērķi pēc tam panākt negatīvu emisijas bilanci. Minētā regula arī nosaka saistošu Savienības mērķrādītāju siltumnīcefekta gāzu neto emisiju (emisiju pēc piesaistījumu atskaitīšanas) samazināšanai Savienībā līdz 2030. gadam vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.
- (6) Tiek sagaidīts, ka visas ekonomikas nozares, tostarp autotransporta nozare, palīdz panākt minētos emisiju samazinājumus. Transporta nozare ir vienīgā nozare, kurā emisiju apjoms kopš 1990. gada ir palielinājies. Tas attiecas arī uz autotransportu, kurā ietilpst mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļi, kas kopā rada vairāk nekā 70 % no kopējām transporta emisijām. Lai panāktu klimatneitralitāti, transporta radītās emisijas līdz 2050. gadam ir jāsamazina par 90 %.
- (7) Digitālās un zaļās pārkārtošanās procesā būtu jāpievēršas arī tam, cik svarīga ir sociālā dimensija, lai nodrošinātu, ka mobilitāte cenas ziņā ir pieejama un ka tai var piekļūt visi, jo īpaši svārstsatiksmes dalībnieki, kam nav piekļuves kvalitatīvam sabiedriskajam transportam vai citiem mobilitātes risinājumiem. Paredzams, ka vērienīgāki CO₂ standarti vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem paātrinās bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, palielinās to pieejamību cenas ziņā un arī paātrinās lietotu ptransportlīdzekļu tirgus dekarbonizāciju visos segmentos, sniedzot lielākus ieguvumus patērētājiem ar zemiem un vidējiem ienākumiem. Pieņemot minētos standartus, ir arī svarīgi ņemt vērā digitālās un zaļās pārkārtošanās procesa ievērojamās ekonomiskās un sociālās sekas un nepieciešamību aizsargāt nodarbinātību un saglabāt Savienības rūpniecības konkurētspēju.
- (8) Šajā regulā noteiktie pasākumi ir nepieciešami kā daļa no saskaņotas un konsekventas sistēmas, kas ir nepieciešama, lai sasniegtu Savienības vispārējo mērķi samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas, kā arī samazināt Savienības atkarību no importētām fosilajām degvielām. Ir būtiski, ka Komisija sadarbojas ar dalībvalstīm un nozares ieinteresētajām personām, lai nodrošinātu piegādes ķēdi kritiski svarīgajām izejvielām, kas vajadzīgas bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem. Tas arī atbalstīs Savienības rūpniecības konkurētspēju un stiprinās Savienības stratēģisko autonomiju.

(7) Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums (ES) 2022/591 (2022. gada 6. aprīlis) par vispārējo Savienības vides rīcības programmu līdz 2030. gadam (OV L 114, 12.4.2022., 22. lpp.).

(8) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

- (9) Lai līdz 2030. gadam panāktu siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, ir jāpastiprina samazināšanas prasības, kas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/631 ⁽⁹⁾ noteiktas gan vieglajiem pasažieru automobiļiem, gan vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Ir arī skaidri jānosaka virzība uz turpmākiem samazinājumiem pēc 2030. gada, kuri palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi. Bez vērienīgas rīcības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai autotransporta nozarē lielāki emisiju samazinājumi būtu vajadzīgi citās nozarēs, tostarp nozarēs, kurās dekarbonizācija ir sarežģītāka.
- (10) Pastiprinātajām CO₂ emisiju samazināšanas prasībām būtu jāstimulē arvien lielāks bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars Savienības tirgū, vienlaikus nodrošinot ieguvumus patērētājiem un iedzīvotājiem gaisa kvalitātes ziņā, stiprinot enerģētisko drošību un efektivitāti un palielinot ar to saistīto enerģijas ietaupījumu, kā arī nodrošinot inovācijas saglabāšanu autobūves vērtības ķēdē. Raugoties pasaules mērogā, Savienības autobūves vērtības ķēdei jābūt vadošam dalībniekam notiekošajā pārejā uz bezemisiju mobilitāti. Stingrāki CO₂ emisiju samazināšanas standarti ir tehnoloģiski neitrāli attiecībā uz tajos noteikto visa autoparka mērķrādītāju sasniegšanu. Lai sasniegtu nulles emisiju autoparka mērķrādītāju, ir un joprojām būs pieejamas dažādas tehnoloģijas. Bezemisiju transportlīdzekļi pašlaik ietver akumulatoru elektrotransportlīdzekļus, degvielas elementa un citus ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, un tehnoloģiskas inovācijas turpinās. Sava loma pārejas procesā arī turpmāk var būt bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, kas ietver arī labi funkcionējošus no elektrotīkla uzlādējamus hibrīdelektriskus transportlīdzekļus. Šajā kontekstā ir svarīgi nodrošināt precīzus un pilnīgus datus par minēto no elektrotīkla uzlādējamo hibrīdelektrisko transportlīdzekļu emisiju rādītājiem.
- (11) Pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām Komisija nāks klajā ar priekšlikumu pēc 2035. gada reģistrēt transportlīdzekļus, kas darbojas vienīgi ar CO₂ neitrālām degvielām saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, ārpus autoparka standartu darbības jomas un saskaņā ar Savienības klimatneitralitātes mērķi.
- (12) Ņemot vērā minēto, no 2030. gada būtu jānosaka jauni, pastiprināti CO₂ emisiju samazinājuma mērķrādītāji gan jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, gan jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Minētie mērķrādītāji būtu jānosaka tādā līmenī, kas dos spēcīgu signālu paātrināt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū un rentablā veidā stimulēt inovāciju bezemisiju tehnoloģijās.
- (13) Tehnoloģiskā inovācija ir priekšnoteikums mobilitātes dekarbonizācijai Savienībā, tāpēc tā būtu jāatbalsta. Būtisks finansējums jau ir pieejams inovācijai mobilitātes ekosistēmā, izmantojot dažādus Savienības finansēšanas instrumentus, jo īpaši pētniecības un inovācijas pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa", kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/695 ⁽¹⁰⁾, *InvestEU*, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/523 ⁽¹¹⁾, Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Kohēzijas fondu, Inovāciju fondu, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK ⁽¹²⁾, un Atvēršanas un noturības mehānismu, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/241 ⁽¹³⁾. Savienībai un dalībvalstīm būtu jāturpina centieni atbalstīt publiskās un privātās investīcijas Eiropas autobūves pētniecībā un inovācijā, tostarp, izmantojot iniciatīvas, kas veicina sinerģiju autobūves nozarē, piemēram, Eiropas Akumulatoru aliansi. Kopā ar skaidriem regulatīviem signāliem minētie centieni atbalstīs un stimulēs ražotāju lēmumus par investīcijām, saglabās Eiropas vadošo lomu tehnoloģiju jomā minētajā nozarē, palīdzēs attīstīt rūpniecisko izcilību nākotnes tehnoloģiju jomā Savienībā un nodrošinās tās rūpnieciskās bāzes ilgtspēju un konkurētspēju ilgtermiņā.
-
- ⁽⁹⁾ 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⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/695 (2021. gada 28. aprīlis), ar ko izveido pētniecības un inovācijas pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa", nosaka tās dalības un rezultātu izplatīšanas noteikumus un atceļ Regulas (ES) Nr. 1290/2013 un (ES) Nr. 1291/2013 (OV L 170, 12.5.2021., 1. lpp.).
- ⁽¹¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/523 (2021. gada 24. marts), ar ko izveido programmu *InvestEU* un groza Regulu (ES) 2015/1017 (OV L 107, 26.3.2021., 30. lpp.).
- ⁽¹²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.).
- ⁽¹³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/241 (2021. gada 12. februāris), ar ko izveido Atvēršanas un noturības mehānismu (OV L 57, 18.2.2021., 17. lpp.).

- (14) Pārskatīto CO₂ emisiju standartu mērķrādītāji būtu jāpapildina ar Savienības stratēģiju to problēmu risināšanai, ko rada bezemisiju transportlīdzekļu ražošanas un ar tiem saistīto tehnoloģiju izvērsšana, vienlaikus ņemot vērā katras dalībvalsts īpatnības, kā arī vajadzību uzlabot nozares darba ņēmēju prasmes un nodrošināt to pārkvalificēšanos, un dažādot ekonomiku un pārorientēt darbības, vienlaikus saglabājot nodarbinātības līmeni autobūves nozarē Savienībā. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, kā šī pāreja ietekmēs mikrouzņēmumus, mazos un vidējos uzņēmumus (MVU) autobūves piegādes ķēdē un skartos reģionus un kopienas, kas intensīvas autobūves nozares klātbūtnes dēļ varētu būt neaizsargātākas. Attiecīgā gadījumā finansiālais atbalsts būtu jāapsver Savienības un dalībvalstu līmenī, lai piesaistītu privātās investīcijas, tostarp, izmantojot Eiropas Sociālo fondu Plus, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1057⁽¹⁴⁾, Taisnīgas pārkārtošanās fondu, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1056⁽¹⁵⁾, Inovāciju fondu, Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Kohēzijas fondu, Atveseļošanas un noturības mehānismu un citus Padomes Regulā (ES, Euratom) 2020/2093⁽¹⁶⁾ noteiktās daudzgadu finanšu shēmas instrumentus un Eiropas Savienības Atveseļošanas instrumentu, kurš izveidots ar Padomes Regulu (ES) 2020/2094⁽¹⁷⁾, saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem, kā arī citus pieejamos finanšu instrumentus, piemēram, no Eiropas Investīciju bankas.

Komisijas 2022. gada 18. februāra paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu klimata, vides aizsardzības un enerģētikas pasākumiem (2022)" ļauj dalībvalstīm atbalstīt uzņēmumus, lai tie dekarbonizētu savus ražošanas procesus un ieviestu videi draudzīgākas tehnoloģijas saistībā ar Komisijas 2021. gada 5. maija paziņojumu "2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai" ("atjauninātā jaunā industriālā stratēģija"). Padomes 2022. gada 16. jūnija ieteikums⁽¹⁸⁾ ir svarīgs instruments, ar ko dalībvalstis var reaģēt uz taisnīgas pārkārtošanās uz klimatneitrālu ekonomiku procesa nodarbinātības un sociālajiem aspektiem. Komisijai būtu jāizpēta papildu iespējas, kā atbalstīt minēto pārkārtošanos un jo īpaši, kā mazināt jebkādu negatīvu ietekmi uz nodarbinātību, kuru minētā pārkārtošanās rada autobūves nozarē.

- (15) Lai apzinātu jebkādu finansējuma deficītu taisnīgas pārkārtošanās nodrošināšanā autobūves piegādes ķēdē un īpašu uzmanību pievēršot MVU un reģioniem, kurus pārkārtošanās uz klimatneitrālu ekonomiku skar visvairāk, Komisijai līdz 2025. gada 31. decembrim – pirmā progresa ziņojuma iesniegšanas dienu pamatojoties uz pašreizējām iniciatīvām, piemēram, pārkārtošanās ceļu mobilitātes ekosistēmai un Reģionu komitejas Autobūves reģionu aliansi, sadarbībā ar dalībvalstīm, reģioniem un vietējām iestādēm un visām attiecīgajām ieinteresētajām personām – būtu jāiesniedz ziņojums ar analīzi, kurā norādīts šāds finansējuma deficīts. Minētajam ziņojumam attiecīgā gadījumā būtu jāpievieno priekšlikumi par atbilstošiem finanšu pasākumiem apzināto vajadzību apmierināšanai.
- (16) Atjauninātajā jaunajā industriālajā stratēģijā ir paredzēts partnerībā ar nozari, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām kopīgi radīt zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus. Šajā kontekstā būtu jāizstrādā pārkārtošanās ceļš mobilitātes ekosistēmai, lai tā papildinātu autobūves vērtības ķēdes pārkārtošanos, tostarp, pilnīgi pārredzami nodrošinot tāda sociālā dialoga nepārtrauktību, kurā iesaistīta nozare un tās ieinteresētās personas. Šādā pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība būtu jāpievērš MVU autobūves piegādes ķēdē un konsultācijām ar sociālajiem partneriem, tostarp tādām, ko rīko dalībvalstis. Tam būtu jābalstās arī uz Komisijas 2020. gada 1. jūlija paziņojumu "Eiropas Prasmju programma ilgtspējīgai konkurētspējai, sociālajam taisnīgumam un noturībai", kurā iekļautas tādas iniciatīvas kā, piemēram, "Prasmju pilnveides pakts", lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas pilnveidot Eiropas darbaspēka prasmes un nodrošināt tā pārkvalifikāciju, ņemot vērā zaļo un digitālo pārkārtošanos. Pārkārtošanās ceļā būtu jāpievēršas arī atbilstīgām darbībām un stimuliem Savienības un dalībvalsts līmenī, kuru mērķis ir veicināt bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā.

⁽¹⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1057 (2021. gada 24. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Sociālo fondu Plus (ESF+) un atceļ Regulu (ES) Nr. 1296/2013 (OV L 231, 30.6.2021., 21. lpp.).

⁽¹⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1056 (2021. gada 24. jūnijs), ar ko izveido Taisnīgas pārkārtošanās fondu (OV L 231, 30.6.2021., 1. lpp.).

⁽¹⁶⁾ Padomes Regula (ES, Euratom) 2020/2093 (2020. gada 17. decembris), ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2021.–2027. gadam (OV L 433 I, 22.12.2020., 11. lpp.).

⁽¹⁷⁾ Padomes Regula (ES) 2020/2094 (2020. gada 14. decembris), ar ko izveido Eiropas Savienības Atveseļošanas instrumentu ekonomikas atveseļošanas atbalstam pēc Covid-19 krīzes (OV L 433 I, 22.12.2020., 23. lpp.).

⁽¹⁸⁾ Padomes Ieteikums 2022/C 243/04 (2022. gada 16. jūnijs) par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti (OV C 243, 27.6.2022., 35. lpp.).

Progress, ko panāk šajā visaptverošajā pārkārtošanās ceļā mobilitātes ekosistēmai, būtu jāuzrauga reizi divos gados kā daļa no progresu ziņojuma, kas Komisija jāiesniedz. Minētajā progresu ziņojumā cita starpā būtu jāņem vērā progress bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanā, jo īpaši vieglo komerciālo transportlīdzekļu segmentā, kā arī pasākumus Savienības, dalībvalstu un vietējā līmenī, ar kuriem atvieglo dalībvalstu pāreju uz bezemisiju mazas noslodzes transportlīdzekļiem, to cenas un energoefektivitātes attīstību, alternatīvo degvielu izmantošanas attīstību un progresu publiskās un privātās uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēšanā, kas jānosaka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES ("Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula") un pārstrādātajā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/31/ES⁽¹⁹⁾, inovatīvu tehnoloģiju potenciālu klimatneitrālas mobilitātes sasniegšanā, starptautisko konkurētspēju, investīcijas autobūves vērtības ķēdē, un darba ņēmēju prasmi pilnveidi un pārkvalifikāciju un darbību pārveidošanu, jo īpaši MVU. Progresu ziņojuma pamatā vajadzētu būt arī divu gadu progresu ziņojumiem, ko dalībvalstīm jāiesniedz saskaņā ar Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulu. Sagatavojot progresu ziņojumu, Komisijai būtu jāapspriežas ar sociālajiem partneriem, tostarp jāņem vērā sociālā dialoga rezultāti. Inovācijas autobūves piegādes ķēdē turpinās. Ja tiks turpināta inovatīvu tehnoloģiju izstrāde, piemēram, elektrodegvielas ražošana ar gaisa uztveršanu, tas varētu sniegt klimatneitrālas mobilitātes iespējas par pieņemamu cenu. Tādēļ Komisijai savā progresu ziņojumā būtu jāseko līdzi tam, kā nozarē notiek inovācijas.

- (17) Lai aizsargātu vidi un iedzīvotāju veselību visās dalībvalstīs, ir svarīgi arī dekarbonizēt esošo autoparku. Lietotu transportlīdzekļu tirgus rada risku, ka CO₂ emisijas, kā arī gaisa piesārņojums tiks novirzīts uz ekonomiski mazāk attīstītiem Savienības reģioniem. Lai paātrinātu pašreizējā autoparka emisiju samazināšanu un pāreju uz bezemisiju transportu, ir ārkārtīgi svarīgi veicināt iekšdedzes motoru transportlīdzekļu pārveidošanu par transportlīdzekļiem ar akumulatora vai degvielas elementa elektrisku piedziņu, tostarp izvērtējot to, kā atvieglot šādu risinājumu ieviešanu dalībvalstīs.
- (18) Kā norādīts Komisijas 2022. gada 18. maija paziņojumā "REPowerEU plāns", lai uzlabotu enerģijas ietaupījumus un efektivitāti transporta nozarē un paātrinātu pāreju uz bezemisiju transportlīdzekļiem, ir svarīgi palielināt bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru publiskajos un korporatīvajos autoparkos, kas pārsniedz noteiktu lielumu. Šajā nolūkā Komisijas 2022. gada 18. oktobra paziņojumā "Komisijas 2023. gada darba programma" ir iekļauta iniciatīva par korporatīvo autoparku zaļināšanu. Ierosinot minēto iniciatīvu, Komisijai būtu jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi un jānovērš iekšējā tirgus sadrumstalotība.
- (19) Lai veicinātu tādu transportlīdzekļu ieviešanu, kas patērē mazāk enerģijas, Komisijai būtu jāizpēta, kāda ietekme būtu minimālo energoefektivitātes robežvērtību noteikšanai jauniem bezemisiju vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas laisti Savienības tirgū.
- (20) ES autoparka mērķrādītāji ir jāpapildina ar nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēšanu, kas jānosaka Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulā un pārstrādātajā Direktīvā 2010/31/ES. Šajā kontekstā ir būtiski turpināt un palielināt investīcijas nepieciešamajā infrastruktūras izvēšanā. Vienlaikus ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt ātru atjaunīgās enerģijas izmantošanu, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/2001⁽²⁰⁾.
- (21) Būtu jānodrošina pietiekama elastība ražotājiem attiecībā uz to autoparku pakāpenisku pielāgošanu, lai izmaksu ziņā efektīvi īstenotu pāreju uz bezemisiju transportlīdzekļiem, un tādējādi tiktu atbalstīta to konkurētspēja un sagatavots pamats turpmākām inovācijām. Tāpēc ir lietderīgi saglabāt pieeju, kas paredz mērķrādītāju līmeņus samazināt piecu gadu posmos.

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

⁽²⁰⁾ 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.).

- (22) Tā kā no 2030. gada ES autoparka mērķrādītāji kļūs stingrāki, ražotājiem Savienības tirgū būs jālaiž ievērojami vairāk bezemisiju transportlīdzekļu. Šajā kontekstā stimulu mehānisms attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem vairs neatbilstu savam sākotnējam mērķim un apdraudētu Regulas (ES) 2019/631 efektivitāti. Tāpēc bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu stimulu mehānisms no 2030. gada 1. janvāra būtu jāatceļ. Pirms minētā datuma un tādējādi visā šajā desmitgadē bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu stimulu mehānisms turpinās atbalstīt tādu transportlīdzekļu ieviešanu, kuru emisijas ir no nulles līdz 50 g CO₂/km, tostarp akumulatoru elektrotransportlīdzekļu, degvielas elementa elektrotransportlīdzekļu, kuros izmanto ūdeņradi, un labi funkcionējošu no elektrotīkla uzlādējamu hibrīdelektrisko transportlīdzekļu ieviešanu. Tomēr bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru būtu jāpārskata, lai ņemtu vērā bezemisiju transportlīdzekļu ātrāku ieviešanu Savienības tirgū. Pēc 2030. gada 1. janvāra no elektrotīkla uzlādējamus hibrīdelektriskos transportlīdzekļus turpinās ieskaitīt ES autoparka mērķrādītājos, kas ražotājiem ir jāsasniedz.
- (23) Ekoinovācijas kredītiem, uz kuriem ražotājs var pretendēt, pašlaik maksimālā robežvērtība ir 7 g CO₂/km. Minētā maksimālā robežvērtība būtu jākorrigē uz leju atbilstoši mērķrādītāju līmeņiem, lai nodrošinātu minētās maksimālās robežvērtības līdzsvarotu proporcionālo daļu attiecībā pret ražotāju vidējām īpatnējām CO₂ emisijām.
- (24) CO₂ emisiju standartu īstenošana ir cieši saistīta ar tipa apstiprināšanas tiesību aktiem. Pēc tam, kad 2020. gada 1. septembrī ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 ⁽²¹⁾ tika atcelta un aizstāta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK ⁽²²⁾, ir lietderīgi vēl vairāk saskaņot definīcijas un atjaunināt atsaucē Regulā (ES) 2019/631 atbilstoši tipa apstiprināšanas pamata tiesību aktiem, lai nodrošinātu turpmāku saskaņotību starp abiem instrumentu kopumiem.
- (25) Emisiju samazināšanas centieni, kas vajadzīgi, lai sasniegtu ES autoparka mērķrādītājus, tiek sadalīti starp ražotājiem, izmantojot robežvērtību līkni, kuras pamatā ir ES jauno transportlīdzekļu autoparka un ražotāja jauno transportlīdzekļu autoparka vidējā masa. Lai gan ir lietderīgi saglabāt minēto mehānismu, ir jānovērs situācija, ka, nosakot stingrākus ES autoparka mērķrādītājus, ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītājs kļūst negatīvs. Minētā iemesla dēļ ir jāprecizē, ka šādas situācijas gadījumā īpatnējo emisiju mērķrādītājs būtu jānosaka 0 g CO₂/km apmērā.
- (26) Vērtības, ko izmanto ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju un vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķināšanai, pamatojas uz datiem, kas reģistrēti attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma dokumentācijā un atbilstības sertifikātos. Lai nodrošinātu CO₂ emisiju standartu efektivitāti, ir būtiski, lai minētajos nolūkos izmantotie dati būtu pareizi. Ja datos tomēr tiek konstatētas kļūdas, tad, pamatojoties uz tipa apstiprināšanas tiesību aktiem, var nebūt iespējams labot tipa apstiprinājuma dokumentāciju vai jau izdotos atbilstības sertifikātus, ja dati attiecas uz tipa apstiprinājumiem, kas vairs nav derīgi. Šādās situācijās Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai pieprasīt, lai attiecīgās tipa apstiprinātājas iestādes vai attiecīgā gadījumā ražotāji izdotu paziņojumu par labošanu, pamatojoties uz kuru var labot vērtības, ko izmanto, lai noteiktu, kā ražotājiem sokas ar savu mērķrādītāju sasniegšanu.
- (27) Datu paziņošana par M₂ kategorijas transportlīdzekļiem (autobusiem) un N₂ kategorijas transportlīdzekļiem (vidēja lieluma kravas automobiļiem) ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/956 ⁽²³⁾ darbības jomā, tāpēc ir lietderīgi svītrot minēto paziņošanas prasību no Regulas (ES) 2019/631.

⁽²¹⁾ 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.).

⁽²²⁾ 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.).

⁽²³⁾ 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.).

- (28) Ņemot vērā paaugstināto vispārējo siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķi un lai izvairītos no iespējamās tirgu kropļojošas ietekmes, samazināšanas prasības visiem ražotājiem, kas darbojas Savienības tirgū, būtu jāsaskaņo, izņemot tos ražotājus, kuri ir atbildīgi par mazāk nekā 1 000 kalendārā gadā reģistrētiem jauniem transportlīdzekļiem. Tāpēc no 2036. gada 1. janvāra būtu jālikvidē iespēja ražotājiem, kas ir atbildīgi par kalendārā gadā jaunreģistrētiem 1 000–10 000 vieglajiem pasažieru automobiļiem vai 1 000 līdz 22 000 vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, pieteikties uz atkāpi no to īpatnējo emisiju mērķrādītājiem.
- (29) Lai nodrošinātu juridisko skaidrību un saskaņotību ar pašreizējo praksi, ir lietderīgi precizēt, ka M_0 un TM_0 vērtību koriģēšana būtu jāveic ar deleģētiem aktiem, kas groza Regulas (ES) 2019/631 I pielikumu, nevis ar deleģētiem aktiem, kas papildina minēto regulu.
- (30) Saskaņā ar Regulu (ES) 2019/631 panāktais progress virzībā uz 2030. gadam un pēc tam noteikto samazinājuma mērķrādītāju sasniegšanu būtu jāpārskata 2026. gadā. Minētajā pārskatīšanā būtu jāņem vērā visi divu gadu ziņojumos iekļautie aspekti.
- (31) Vairākas dalībvalstis ir paziņojušas par plāniem paātrināt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, nosakot datumu, līdz kuram pirms 2035. gada pakāpeniski atsakās no tādiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuri rada CO₂ emisijas. Komisijai būtu jāapzina iespējas, kā atvieglot minēto pārkārtošanos, un jāapsver, vai saskaņā ar šādiem plāniem ir vajadzīgi papildu pasākumi.
- (32) Saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 15. panta 5. punktu ir izvērtēta iespēja ieņēmumus no maksas par pārsniegtajām emisijām piešķirt konkrētam fondam vai attiecīgai programmai, secinot, ka tas būtiski palielinātu administratīvo slogu, vienlaikus nedodot tiešu labumu autobūves nozarei pārkārtošanās posmā. Tāpēc ieņēmumi no maksas par pārsniegtajām emisijām joprojām būtu jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 8. panta 4. punktu.
- (33) Ir svarīgi Savienības līmenī novērtēt mazas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisijas. Šajā nolūkā Komisijai būtu jāizstrādā metodika Savienības tirgū laisto mazas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai.
- (34) Lai noteiktu vienotu Savienības metodiku vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai un nodrošinātu, ka īpatnējo emisiju mērķvērtību aprēķināšanu ražotājiem, kuri ir atbildīgi par vairākposmu vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijām, var koriģēt, lai ņemtu vērā izmaiņas šādu transportlīdzekļu CO₂ emisiju un masas noteikšanas procedūrā, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai papildinātu Regulu (ES) 2019/631, nosakot šādu vienotu Savienības metodiku un vajadzības gadījumā grozot minētās regulas I pielikuma B daļā noteiktās aprēķināšanas formulas. 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⁽²⁴⁾. 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 sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (35) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, pastiprināt CO₂ emisiju samazināšanas prasības gan jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, gan jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tā mēroga un iedarbības 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.
- (36) Tāpēc Regula (ES) 2019/631 būtu attiecīgi jāgroza,

(24) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) 2019/631 groza šādi:

1) regulas 1. pantu groza šādi:

a) panta 5. punktu groza šādi:

- i) punkta a) apakšpunktā skaitli "37,5 %" aizstāj ar "55 %";
- ii) punkta b) apakšpunktā skaitli "31 %" aizstāj ar "50 %";

b) pantā iekļauj šādu punktu:

"5.a No 2035. gada 1. janvāra piemēro šādus ES autoparka mērķrādītājus:

- a) attiecībā uz jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir 2021. gada mērķrādītāja samazinājums par 100 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.1.3. punktu;
- b) attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir 2021. gada mērķrādītāja samazinājums par 100 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.3. punktu.";

c) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"6. No 2025. gada 1. janvāra līdz 2029. gada 31. decembrim bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvara līmeni, kas vienāds ar 25 % no jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka un 17 % no jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka, piemēro attiecīgi saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 6.3. punktu.";

d) panta 7. punktu svītros;

2) regulas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu groza šādi:

- i) punkta a) apakšpunktā atsauci "Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā" aizstāj ar "Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā";
- ii) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"b) N₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktā un uz kuriem attiecas Regulas (EK) Nr. 715/2007 darbības joma ("viegļie komerciālie transportlīdzekļi"), kuri tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības ("jauni viegļie komerciālie transportlīdzekļi"); N kategorijas bezemisiju transportlīdzekļus, kuru standartmasa pārsniedz attiecīgi 2 610 kg vai 2 840 kg, no 2025. gada 1. janvāra šīs regulas nolūkā, neskarot Regulu (ES) 2018/858 un Regulu (EK) Nr. 715/2007, uzskata par vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, uz ko attiecas šīs regulas darbības joma, ja standartmasa ir pārsniegta tikai enerģijas uzkrāšanas sistēmas masas dēļ.";

b) panta 3. punktā atsauci "Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 5. punktā" aizstāj ar "Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 5. punktā";

3) regulas 3. panta 1. punktu groza šādi:

a) ievadeikumu aizstāj ar šādu teikumu:

"1. Šajā regulā piemēro Regulas (ES) 2018/858 definīcijas. Piemēro arī šādas definīcijas:";

b) punkta b)–g), i) un n) apakšpunktu svītros;

4) regulas 4. panta 1. punktam pievieno šādu daļu:

"Pirmās daļas c) apakšpunkta vajadzībām, ja saskaņā ar I pielikuma A vai B daļas 6.3. punktu noteiktais īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir negatīvs, īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir 0 g/km.";

5) regulas 7. pantu groza šādi:

a) pantā iekļauj šādu punktu:

“6.a Ja Komisija konstatē, ka provizorisks dati, ko dalībvalstis iesniegušas saskaņā ar 2. punktu, vai dati, ko ražotāji ir paziņojuši saskaņā ar 5. punktu, ir balstīti uz nepareiziem datiem tipa apstiprinājuma dokumentācijā vai atbilstības sertifikātos, Komisija informē tipa apstiprinātāju iestādi vai attiecīgā gadījumā ražotāju un pieprasa tipa apstiprinātājai iestādei vai attiecīgā gadījumā ražotājam izdot paziņojumu par labošanu, norādot labotos datus. Paziņojumu par labošanu nosūta Komisijai, un labotos datus izmanto, lai grozītu provizorisks aprēķinus saskaņā ar 4. punktu.”;

b) panta 10. un 11. punktu svīturo;

6) regulā iekļauj šādu pantu:

“7.a pants

Aprites cikla CO₂ emisijas

1. Komisija līdz 2025. gada 31. decembrim publicē ziņojumu, kurā izklāsta metodiku Savienības tirgū laisto vieglo pasažieru automobiļu un komerciālo transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai. Minēto ziņojumu Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei.

2. Līdz 2025. gada 31. decembrim Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot vienotu Savienības metodiku vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai.

3. No 2026. gada 1. jūnija ražotāji var brīvprātīgi iesniegt Komisijai jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu aprites cikla CO₂ emisiju datus, izmantojot 2. punktā minēto metodiku.”;

7) regulas 10. pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Atkāpi, ko piemēro saskaņā ar 1. punktu, drīkst piešķirt īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, kas ir piemērojami līdz 2035. kalendārā gada beigām.”;

b) panta 4. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“4. Pieteikumu par atkāpes piemērošanu no īpatnējo emisiju mērķrādītāja, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikuma A daļas 1.–4. punktu un 6.3. punktu, par gadiem līdz 2028. kalendārā gada beigām var iesniegt ražotājs, kurš kopā ar visiem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par 10 000 līdz 300 000 jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas kalendārājā gadā reģistrēti Savienībā.”;

8) regulas 11. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

Šo tehnoloģiju kopējais ieguldījums ražotāja vidējo īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanā drīkst būt līdz:

— 7 g CO₂/km līdz 2024. gadam;

— 6 g CO₂/km no 2025. gada līdz 2029. gadam;

— 4 g CO₂/km no 2030. gada līdz 2034. gada beigām.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu šo regulu, pielāgojot uz leju šā punkta trešajā daļā minēto maksimālo vērtību no 2025. gada, lai ņemtu vērā tehnoloģiju attīstību, vienlaikus nodrošinot šīs maksimālās vērtības līdzsvarotu proporcionālo daļu attiecībā pret ražotāju vidējām īpatnējām CO₂ emisijām.”;

9) regulas 12. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Lai nepieļautu neatbilstības reālajām emisijām palielināšanos, Komisija ne vēlāk kā 2023. gada 1. jūnijā novērtē to, kā reālie degvielas un enerģijas patēriņa dati, kas apkopoti saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/392 (*), var tikt izmantoti, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļa CO₂ emisijas un degvielas vai enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas, ievērojot Regulu (EK) Nr. 715/2007, laika gaitā joprojām atbilst emisijām reālos apstākļos attiecībā uz visiem ražotājiem.

Komisija uzrauga un katru gadu ziņo par to, kā no 2021. gada mainās pirmajā daļā minētā neatbilstība, un, tiklīdz ir pieejami pietiekami dati un ne vēlāk kā 2026. gada 31. decembrī, publicē ziņojumu, kurā izklāsta metodiku mehānismam, ar kuru no 2030. gada pielāgo ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, izmantojot reālos datus, kas apkopoti, ievērojot Īstenošanas regulu (ES) 2021/392, un novērtē šāda mehānisma iespējamību.

Komisija minēto ziņojumu iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei, tostarp attiecīgā gadījumā priekšlikumus par turpmākiem pasākumiem, piemēram, tiesību aktu priekšlikumus, ar ko ieviest šādu mehānismu.

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/392 (2021. gada 4. marts) par vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisiju datu monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/631 un ar ko atceļ Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1014/2010, (ES) Nr. 293/2012, (ES) 2017/1152 un (ES) 2017/1153 (OV L 77, 5.3.2021., 8. lpp.).”;

10) regulas 13. panta 3. punktā pievieno šādu teikumu:

“Ja tipa apstiprinājuma dokumentācijā ietvertos datus nav iespējams labot saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, atbildīgā tipa apstiprinātāja iestāde izdod paziņojumu par labošanu ar labotajiem datiem un nosūta minēto paziņojumu Komisijai un attiecīgajām pusēm.”;

11) regulas 14. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu I pielikumu, kā tas paredzēts šā panta 1. punktā.”;

12) regulā iekļauj šādu pantu:

“14.a pants

Progresā ziņojums

1. Komisija līdz 2025. gada 31. decembrim un pēc tam reizi divos gados iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par progresu virzībā uz autotransporta bezemisiju mobilitāti. Ziņojumā jo īpaši uzrauga un novērtē vajadzību pēc iespējamam papildu pasākumiem taisnīgas pārejas atvieglošanai, tostarp izmantojot finanšu līdzekļus.

2. Ziņojumā Komisija ņem vērā visus faktorus, kas veicina izmaksu ziņā efektīvu virzību uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam, tostarp:

- a) progress bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanā, jo īpaši vieglo komerciālo transportlīdzekļu segmentā, kā arī pasākumi Savienības, dalībvalstu un vietējā līmenī, lai atvieglotu dalībvalstu pāreju uz bezemisiju mazas noslodzes transportlīdzekļiem;
- b) progress attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu energoefektivitāti un pieejamību cenas ziņā;
- c) ietekme uz patērētājiem, jo īpaši māsasaimniecībām ar zemiem un vidējiem ienākumiem, tostarp uz elektroenerģijas cenām;
- d) lietotu transportlīdzekļu tirgus analīze;
- e) iespējamais ieguldījums CO₂ aiztaupījumu ziņā, ko varētu sniegt papildu pasākumi, kuru mērķis ir samazināt mazas noslodzes transportlīdzekļu vidējo vecumu un līdz ar to arī emisijas, piemēram, pasākumi, kuru mērķis ir atbalstīt pakāpenisku atteikšanos sociāli taisnīgā un videi nekaitīgā veidā no vecākiem transportlīdzekļiem;

- f) ietekme uz nodarbinātību autobūves nozarē, jo īpaši uz mikrouzņēmumiem, maziem un vidējiem uzņēmumiem (MVU), un to pasākumu efektivitāte, ar kuriem atbalsta darbaspēka pārkvalifikāciju un kvalifikācijas celšanu;
- g) esošo finanšu pasākumu efektivitāte un vajadzība pēc turpmākas rīcības, tostarp pienācīgiem finanšu pasākumiem Savienības, dalībvalstu vai vietējā līmenī, lai nodrošinātu taisnīgu pāreju un mazinātu jebkādu negatīvu sociālekonomisko ietekmi, jo īpaši visvairāk skartajos reģionos un kopienās;
- h) progress sociālajā dialogā, kā arī aspekti, kas vēl vairāk veicina ekonomiski dzīvotspējīgu un sociāli taisnīgu pāreju uz autotransporta bezemisiju mobilitāti;
- i) progress publiskās un privātās uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēšanā, tostarp progress saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES un saskaņā ar pārstrādāto Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/31/ES (*);
- j) inovācijas tehnoloģiju un ilgtspējīgu alternatīvo degvielu, tai skaitā sintētisko degvielu, potenciālais ieguldījums klimatneitrālas mobilitātes sasniegšanā;
- k) tirgū laisto jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu aprites cikla emisijas, par kurām ziņots saskaņā ar 7.a pantu;
- l) šīs regulas ietekme uz dalībvalstu mērķu sasniegšanu saskaņā ar Regulu (ES) 2018/842 un pārstrādāto Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/50/EK (**).

3. Šā panta 1. punktā minētā Pirmā progresa ziņojuma iesniegšanas dienā Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm un visām attiecīgajām ieinteresētajām personām Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz arī ziņojumu, kurā ietverta analīze, lai apzinātu finansējuma deficītu taisnīgas pārejas nodrošināšanā autobūves piegādes ķēdē, īpašu uzmanību pievēršot MVU un reģioniem, kurus pāreja skar visvairāk. Minētajam ziņojumam attiecīgā gadījumā pievieno priekšlikumus par atbilstošiem finanšu pasākumiem apzināto vajadzību apmierināšanai.

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

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV L 152, 11.6.2008., 1. lpp.).”;

13) regulas 15. pantu groza šādi:

- a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Komisija 2026. gadā pārskata šīs regulas efektivitāti un ietekmi, pamatojoties uz divu gadu ziņojumiem, un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par pārskatīšanas rezultātiem. Komisija jo īpaši novērtē progresu, kas panākts saskaņā ar šo regulu virzībā uz 1. panta 5.a punktā noteikto samazinājuma mērķrādītāju sasniegšanu, ņemot vērā tehnoloģiju attīstību, tostarp attiecībā uz no elektrotīkla uzlādējamām hibrīdtehnoloģijām, un to, cik svarīga ir ekonomiski dzīvotspējīga un sociāli taisnīga pāreja uz nulles emisiju mobilitāti. Pamatojoties uz minēto novērtējumu, Komisija novērtē vajadzību pārskatīt 1. panta 5.a punktā noteiktos mērķrādītājus. Komisija arī novērtē ietekmi, ko rada minimālo energoefektivitātes robežvērtību noteikšana jauniem bezemisiju vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas laisti Savienības tirgū.

Ziņojumam, ja nepieciešams, pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu.”;

- b) panta 2.–5. punktu svītrot;

- c) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

“6. Komisija līdz 2024. gada 31. decembrim pārskata Direktīvu 1999/94/EK, apsverot nepieciešamību nodrošināt patērētājiem precīzu, pamatotu un salīdzināmu informāciju par tirgū laisto jauno vieglo pasažieru automobiļu degvielas un enerģijas patēriņu, CO₂ emisijām un gaisu piesārņojošo vielu emisijām, tostarp reālos apstākļos, kā arī izvērtē iespējas ieviest degvielas ekonomijas un CO₂ emisiju marķējumu jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

Attiecīgā gadījumā pārskatīšanas rezultātiem pievieno tiesību akta priekšlikumu.”;

d) pievieno šādu punktu:

“9. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu I pielikuma B daļā noteiktās formulas, ja šādi grozījumi ir nepieciešami, lai ņemtu vērā III pielikuma A daļā noteikto procedūru attiecībā uz vairākposmu N_1 kategorijas transportlīdzekļiem.”;

14) regulas 17. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktā atsauci “7. panta 8. punktā, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 4. punktā, 14. panta 2. punktā un 15. panta 8. punktā” aizstāj ar “7. panta 8. punktā, 7. a panta 2. punktā, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 4. punktā, 14. panta 2. punktā un 15. panta 8. un 9. punktā”;

b) panta 3. punktā atsauci “7. panta 8. punktā, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 4. punktā, 14. panta 2. punktā un 15. panta 8. punktā” aizstāj ar “7. panta 8. punktā, 7. a panta 2. punktā, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 4. punktā, 14. panta 2. punktā un 15. panta 8. un 9. punktā”;

c) panta 6. punktā atsauci “7. panta 8. punktā, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 4. punktā, 14. panta 2. punktā un 15. panta 8. punktā” aizstāj ar “7. panta 8. punktā, 7. a panta 2. punktā, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 4. punktā, 14. panta 2. punktā un 15. panta 8. un 9. punktā”;

15) regulas I pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

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

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

Strasbūrā, 2023. gada 19. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja
R. METSOLA

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
J. ROSWALL

PIELIKUMS

Regulas (ES) 2019/631 I pielikumu groza šādi:

1) pielikuma A daļu groza šādi:

a) 6.1. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

“ES autoparka mērķrādītāji no 2025. gada”;

b) 6.1.2. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

“ES autoparka mērķrādītājs no 2030. līdz 2034. gadam”;

c) pievieno šādu punktu:

“6.1.3. ES autoparka mērķrādītājs no 2035. gada

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₅ = ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ · (1 – samazinājuma koeficients₂₀₃₅)

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ ir 6.0. punktā definētā vērtība;

samazinājuma koeficients₂₀₃₅ ir, kā definēts 1. panta 5.a punkta a) apakšpunktā.”;

d) 6.2. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

“Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītāji”;

e) 6.2.2. punktu svīturo;

f) 6.3. punktu aizstāj ar šādu:

“6.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2025. gada

6.3.1. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2025. līdz 2029. gadam:

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs · ZLEV koeficients

kur:

īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs ir CO₂ īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs, kas noteikts saskaņā ar 6.2.1. punktu;

ZLEV koeficients ir (1 + y – x), izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,05 vai mazāka par 1,0; tādā gadījumā par ZLEV koeficientu atkarībā no konkrētā gadījuma nosaka 1,05 vai 1,0;

kur:

y ir bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu daļa ražotāja jauno vieglo pasažieru automobiļu autoparkā, ko aprēķina, jauno bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kopskaitu dalot ar attiecīgajā kalendārajā gadā reģistrēto jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu un katru no bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem uzskaitot kā $ZLEV_{\text{īpatnējais}}$ saskaņā ar šādu formulu:

$$ZLEV_{\text{īpatnējais}} = 1 - \left(\frac{\text{īpatnējās CO}_2 \text{ emisijas} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Attiecībā uz jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas reģistrēti dalībvalstīs, kuru autoparkos bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvars ir mazāks nekā 60 % no ES vidējā rādītāja 2017. gadā un kurās 2017. gadā (*) ir reģistrēts mazāk nekā 1 000 jaunu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, $ZLEV_{\text{īpatnējais}}$ līdz 2029. gadam, to ieskaitot, aprēķināta saskaņā ar šādu formulu:

$$ZLEV_{\text{īpatnējais}} = \left(1 - \left(\frac{\text{īpatnējās CO}_2 \text{ emisijas} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Ja dalībvalsts jauno vieglo pasažieru automobiļu, kas reģistrēti no 2025. gada līdz 2028. gadam, autoparkā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvars pārsniedz 5 %, attiecīgā dalībvalsts nav tiesīga piemērot reizinātāju 1,85 turpmākajos gados;

x ir 25 % laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam.

6.3.2. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2030. līdz 2034. gadam

$$\text{Īpatnējo emisiju mērķrādītājs} = \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2030} + a_{2030} \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.2. punktu;

$$a_{2030} \text{ ir } \frac{a_{2021} \cdot \text{ES auto} - \text{parka mērķrādītājs}_{2030}}{\text{vidējās emisijas}_{2021}}$$

kur:

a₂₀₂₁ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;vidējās emisijas₂₀₂₁ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM₀ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā.

6.3.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2035. gada

$$\text{Īpatnējo emisiju mērķrādītājs} = \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2035} + a_{2035} \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₅ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.3. punktu;

$$a_{2035} \text{ ir } \frac{a_{2021} \cdot \text{ES auto} - \text{parka mērķrādītājs}_{2035}}{\text{vidējās emisijas}_{2021}}$$

kur:

a₂₀₂₁ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;vidējās emisijas₂₀₂₁ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM₀ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā.

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

2) pielikuma B daļu groza šādi:

a) 6.1. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

“ES autoparka mērķrādītāji no 2025. gada”;

b) 6.1.2. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

“ES autoparka mērķrādītāji 2030. līdz 2034. gadam”;

c) pievieno šādu punktu:

“6.1.3. ES autoparka mērķrādītāji no 2035. gada

$$\text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2035} = \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2021} \cdot (1 - \text{samazinājuma koeficients}_{2035})$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ ir 6.0. punktā definētā vērtība;samazinājuma koeficients₂₀₃₅ ir, kā definēts 1. panta 5.a punkta b) apakšpunktā.”;

d) 6.2.2. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.2. Īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītāji no 2030. līdz 2034. gadam

$$\text{Īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs} = \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2030} + \alpha \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.2. punktu;

α ir a_{2030} , ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda ar vai zemāka par TM_0 , un a_{2021} , ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par TM_0 ;

kur:

$$a_{2030} \text{ ir } \frac{a_{2021} \cdot \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2030}}{\text{Vidējās emisijas}_{2021}}$$

a_{2021} ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;

vidējās emisijas₂₀₂₁ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM_0 ir, kā noteikts 6.2.1. punktā.”;

e) pievieno šādu punktu:

“6.2.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2035. gada

$$\text{Īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs} = \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2035} + \alpha \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₅ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.3. punktu;

α ir $a_{2035,L}$, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda ar vai zemāka par TM_0 , un $a_{2035,H}$, ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par TM_0 ;

kur:

$$a_{2035,L} \text{ ir } \frac{a_{2021} \cdot \text{ES auto – parka mērķrādītājs}_{2035}}{\text{Vidējās emisijas}_{2021}}$$

$$a_{2035,H} \text{ ir } \frac{a_{2021} \cdot \text{ES auto – parka mērķrādītājs}_{2035}}{\text{ES flotes – parka mērķrādītājs}_{2025}}$$

vidējās emisijas₂₀₂₁ ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM ir, kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM_0 ir, kā noteikts 6.2.1. punktā.”;

f) 6.3. punktu aizstāj ar šādu:

“6.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2025. gada

6.3.1. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2025. līdz 2029. gadam

$$\text{Īpatnējo emisiju mērķrādītājs} = (\text{īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs} - (\emptyset_{\text{mērķrādītāji}} - \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2025})) \text{ ZLEV koeficients}$$

kur:

| | |
|--|--|
| īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs | ir CO ₂ īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs, kas noteikts saskaņā ar 6.2.1. punktu; |
| $\emptyset_{\text{mērķrādītāji}}$ | ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita, visiem īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājiem, ko nosaka saskaņā ar 6.2.1. punktu; |
| ZLEV koeficients | ir $(1 + y - x)$, izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,05 vai mazāka par 1,0; tādā gadījumā par ZLEV koeficientu atkarībā no konkrētā gadījuma nosaka 1,05 vai 1,0; |

kur:

y ir bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu daļa ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkā, ko aprēķina, jauno bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kopskaitu dalot ar attiecīgajā kalendārā gadā reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaitu un katru no bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem uzskaitot kā $ZLEV_{\text{īpatnējais}}$ saskaņā ar šādu formulu:

$$ZLEV_{\text{īpatnējais}} = 1 - \left(\frac{\text{īpatnējās CO}_2 \text{ emisijas}}{50} \right)$$

x ir 17 % laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam.

6.3.2. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2030. līdz 2034. gadam

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs – ($\emptyset_{\text{mērķrādītāji}}$ – ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀)

kur:

| | |
|--|--|
| īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs | ir ražotāja īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs, kas noteikts saskaņā ar 6.2.2. punktu; |
| $\emptyset_{\text{mērķrādītāji}}$ | ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita, visiem īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājiem, ko nosaka saskaņā ar 6.2.2. punktu; |

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀ ir, kā noteikts 6.1.2. punktā.

6.3.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2035. gada

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs – ($\emptyset_{\text{mērķrādītāji}}$ – ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₅)

kur:

| | |
|--|--|
| īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs | ir ražotāja īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs, kas noteikts saskaņā ar 6.2.3. punktu; |
| $\emptyset_{\text{mērķrādītāji}}$ | ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita, visiem īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājiem, ko nosaka saskaņā ar 6.2.3. punktu; |

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₅ ir, kā noteikts 6.1.3. punktā.”