

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

P8\_TA(2018)0455

## CO2 emisijas standarti jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem \*\*\*I

Eiropas Parlamenta 2018. gada 14. novembrī pieņemtie grozījumi priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko nosaka CO2 emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))) <sup>(1)</sup>

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

(2020/C 363/35)

### Grozījums Nr. 2

#### Regulas priekšlikums

#### 1.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (1a) *Bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanai vajadzētu palīdzēt risināt svarīgas pilsētu mobilitātes problēmas. Ir svarīgi samazināt autotransporta CO<sub>2</sub> emisijas, bet ražotāju atbalsts šādiem transportlīdzekļiem ir būtisks arī gaisa piesārņotāju un pārmērīga trokšņa līmeņa efektīvai samazināšanai pilsētās un pilsētu teritorijās.*

### Grozījums Nr. 3

#### Regulas priekšlikums

#### 2. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

<sup>(19)</sup> Eiropa kustībā: dienaskārtība sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un satīklotu mobilitāti visiem (COM(2017)0283).

<sup>(20)</sup> Mazemisiju mobilitātes realizācija: Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus (COM(2017)0675).

- (2) Ievērojot Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģiju, Komisija 2017. gada maijā <sup>(19)</sup> un novembrī <sup>(20)</sup> pieņēma divas mobilitātes paketes. Minētajās paketēs noteikta pozitīva dienaskārtība par to, kā izpildīt Mazemisijas mobilitātes stratēģiju un nodrošināt netraucētu pāreju uz **bezemisiju**, konkurētspējīgu un satīklotu mobilitāti visiem.

<sup>(19)</sup> Eiropa kustībā: dienaskārtība sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un satīklotu mobilitāti visiem (COM(2017)0283).

<sup>(20)</sup> Mazemisiju mobilitātes realizācija: Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus (COM(2017)0675).

<sup>(1)</sup> Jautājums tika nodots atpakaļ atbildīgajai komitejai starpiestāžu sarunām saskaņā ar 59. panta 4. punkta ceturto daļu (A8-0354/2018).

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 4**  
**Regulas priekšlikums**  
**3. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

- (3) Šī regula ir trešās “Eiropa kustībā” paketes daļa, kas palīdz īstenot 2017. gada septembra jauno rūpniecības politikas stratēģiju <sup>(21)</sup>, un ar to ir paredzēts pabeigt procesu, kurā Savienība spēs pilnībā izmantot labumus, ko sniedz mobilitātes modernizācija un dekarbonizācija. Paketes mērķis ir padarīt Eiropas mobilitāti drošāku un pieejamāku, Eiropas rūpniecību — konkurētspējīgāku, Eiropas darbavietas — aizsargātākas un **mobilitātes sistēmu — tīrāku un pielāgotāku klimata pārmaiņu mazināšanai. Tam būs nepieciešama pilnīga Savienības, dalībvalstu un ieinteresēto personu apņemšanās, jo īpaši pastiprināt centienus** samazināt CO<sub>2</sub> emisijas un gaisa piesārņojumu.

<sup>(21)</sup> Investīcijas gudrā, novatoriskā un ilgtspējīgā rūpniecībā. Atjauninātā ES rūpniecības politikas stratēģija (COM(2017)0479).

Grozījums

- (3) Šī regula ir trešās “Eiropa kustībā” paketes daļa, kas palīdz īstenot 2017. gada septembra jauno rūpniecības politikas stratēģiju <sup>(21)</sup>, un ar to ir paredzēts pabeigt procesu, kurā Savienība spēs pilnībā izmantot labumus, ko sniedz mobilitātes modernizācija un dekarbonizācija. Paketes mērķis ir padarīt Eiropas mobilitāti drošāku un pieejamāku, Eiropas rūpniecību — konkurētspējīgāku, Eiropas darbavietas — aizsargātākas, un **panākt nozares pastāvīgu virzību uz nulles emisijām līdz gadsimta vidum un Parīzes nolīguma pilnīgu ievērošanu. Lai rastu labu līdzsvaru starp pastiprinātiem centieniem** samazināt CO<sub>2</sub> emisijas un gaisa piesārņojumu, **veicināt inovāciju Savienības autobūves nozarē un uzlabot Savienības konkurētspēju, ir nepieciešama pilnīga Savienības, dalībvalstu un ieinteresēto personu apņemšanās.**

<sup>(21)</sup> Investīcijas gudrā, novatoriskā un ilgtspējīgā rūpniecībā. Atjauninātā ES rūpniecības politikas stratēģija (COM(2017)0479).

**Grozījums Nr. 5**  
**Regulas priekšlikums**  
**4. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

- (4) Šajā regulā kopā ar **CO<sub>2</sub> emisijas standartiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem** <sup>(22)</sup> ir paredzēts skaidrs ceļš CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai autotransporta nozarē, un šī regula palīdz sasniegt saistošo mērķrādītāju visā iekšzemes ekonomikā kopā līdz 2030. gadam par **40 %** samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas salīdzinājumā ar 1990. gadu; **tas ir atbalstīts Eiropadomes 2014. gada 23.–24. oktobra secinājumos un apstiprināts kā Savienības iecerētais nacionāli noteiktais devums** saskaņā ar Parīzes nolīgumu **Vides padomes 2015. gada 6. marta sa- nāksmē.**

<sup>(22)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. .../..., ar ko nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (OV L, ..., ..., ... lpp.).

Grozījums

- (4) Šajā regulā kopā ar **Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) .../...** <sup>(22)</sup> ir paredzēts skaidrs ceļš CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai autotransporta nozarē, un šī regula palīdz sasniegt saistošo mērķrādītāju visā iekšzemes ekonomikā kopā līdz 2030. gadam par **55 %** samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas salīdzinājumā ar 1990. gadu, kā **noteikts** saskaņā ar Parīzes nolīgumu.

<sup>(22)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. .../..., ar ko nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (OV L, ..., ..., ... lpp.).

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 6**  
**Regulas priekšlikums**  
**4.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (4a) *Šajā nolūkā būtu jānosaka CO<sub>2</sub> emisiju samazinājuma līmeņi Savienības jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparkam attiecībā uz 2025. un 2030. gadu, 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 nekavēties ar energoefektīvu tehnoloģiju un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu laišanu tirgū.*

**Grozījums Nr. 7**  
**Regulas priekšlikums**  
**5. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (5) Ar Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumiem ir atbalstīts siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums par 30 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gadu nozarēs, kas neietilps Savienības emisiju tirdzniecības sistēmā. Autotransports **veido lielu daļu** no **minēto nozaru** emisijām, un tā **emisijas aizvien** ir ievērojami **virs** 1990. gada **līmeņiem**. Ja autotransporta emisijas pieaugtu vēl vairāk, šāds pieaugums atsvērtu samazinājumus, ko klimata pārmaiņu mazināšanā guvušas citas nozares.
- (5) Ar Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumiem ir atbalstīts siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums par 30 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gadu nozarēs, kas neietilps Savienības emisiju tirdzniecības sistēmā. Autotransports **2016. gadā radīja 25 %** no **Savienības kopējām siltumnīcefekta gāzu** emisijām, un tā **radīto emisiju apjoms** ir **palielinājies jau trešo gadu pēc kārtas, joprojām** ievērojami **pārsniedzot** 1990. gada **līmeni**. Ja autotransporta emisijas pieaugtu vēl vairāk, šāds pieaugums atsvērtu samazinājumus, ko klimata pārmaiņu mazināšanā guvušas citas nozares.

**Grozījums Nr. 8**  
**Regulas priekšlikums**  
**8.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (8a) *Nemot vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu emisiju īpatsvara prognozēto pieaugumu līdz aptuveni 9 % un to, ka pašlaik nav paredzētas nekādas prasības samazināt lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas, ir nepieciešami konkrēti pasākumi attiecībā uz šīs kategorijas transportlīdzekļiem.*

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 9**  
**Regulas priekšlikums**  
**9. apsvērums**

---

*Komisijas ierosinātais teksts*

- (9) Lai pilnībā izmantotu minēto energoefektivitātes potenciālu un nodrošinātu, ka autotransporta nozare dod ieguldījumu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumos, par kuriem panākta vienošanās, ir lietderīgi papildināt spēkā esošos CO<sub>2</sub> emisijas standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, nosakot CO<sub>2</sub> emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētie standarti būs inovācijas veicinātājs saistībā ar degvielu taupošām tehnoloģijām, kas palīdzēs nostiprināt Savienības ražotāju un piegādātāju tehnoloģisko līderību.

---

*Grozījums*

- (9) Lai pilnībā izmantotu minēto energoefektivitātes potenciālu un nodrošinātu, ka autotransporta nozare dod ieguldījumu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumos, par kuriem panākta vienošanās, ir lietderīgi papildināt spēkā esošos CO<sub>2</sub> emisijas standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, nosakot CO<sub>2</sub> emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētie standarti būs inovācijas veicinātājs saistībā ar degvielu taupošām tehnoloģijām, kas palīdzēs nostiprināt Savienības ražotāju un piegādātāju tehnoloģisko līderību **un ilgtermiņā nodrošināt augsti kvalificētas darbvietas.**

**Grozījums Nr. 10**  
**Regulas priekšlikums**  
**10. apsvērums**

---

*Komisijas ierosinātais teksts*

- (10) Ņemot vērā to, ka klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, un to, ka ir jāaizsargā labi funkcionējošs autotransporta pakalpojumu, kā arī lielas noslodzes transportlīdzekļu vienotais tirgus, CO<sub>2</sub> emisijas standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir lietderīgi noteikt Savienības līmenī. Minētie standarti būtu jāveido tā, lai tie neskartu konkurences tiesības.

---

*Grozījums*

- (10) Ņemot vērā to, ka klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, un to, ka ir jāaizsargā labi funkcionējošs autotransporta pakalpojumu, kā arī lielas noslodzes transportlīdzekļu vienotais tirgus **un jāizvairās no tirgus fragmentācijas**, CO<sub>2</sub> emisijas standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir lietderīgi noteikt Savienības līmenī. Minētie standarti būtu jāveido tā, lai tie neskartu konkurences tiesības.

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 12**  
**Regulas priekšlikums**  
**12.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (12a) *Lai īstenotu sociāli pieņemamu un taisnīgu pāreju uz bezemisiju mobilitāti līdz gadsimta vidum, ir jāveic izmaiņas visā autobūves vērtību ķēdē, ņemot vērā iespējamo nelabvēlīgo ietekmi uz iedzīvotājiem un reģioniem visās dalībvalstīs. Ir svarīgi ņemt vērā pārejas sociālo ietekmi un proaktīvi risināt jautājumu par ietekmi uz darbvietām. Tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi pašreizējos pasākumus papildināt ar mērķtiecīgām programmām Savienības, valstu un reģionālā līmenī darba ņēmēju pārkvalificēšanai, prasmju uzlabošanai un pārcelšanai citā darbā, kā arī izglītības un darba meklēšanas iniciatīvām nelabvēlīgi ietekmētajās kopienās un reģionos, tās īstenojot ciešā dialogā ar sociālajiem partneriem un kompetentajām iestādēm.*

**Grozījums Nr. 13**  
**Regulas priekšlikums**  
**12.b apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (12b) *Uzlādes un uzpildes infrastruktūra ir jāizveido ātri, lai nodrošinātu, ka patērētāji var uzticēties bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, un Savienības un dalībvalstu līmenī ir jānodrošina dažādu atbalsta instrumentu efektīva sadarbība, mobilizējot būtiskas publiskās un privātās investīcijas.*

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 14**  
**Regulas priekšlikums**  
**12.c apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (12c) *Mazemisiju mobilitātes stratēģijā ir uzsvērts, cik svarīgi ir nodrošināt, ka elektrotransportlīdzekļi tiek apgādāti ar elektroenerģiju no ilgtspējīgiem energoavotiem un ka pēc iespējas drīzāk Savienības līmenī tiek sākota ilgtermiņa nākamās paaudzes akumulatoru iniciatīva. Lai sasniegtu šos mērķus, būs nepieciešams palielināt finansējumu tehnoloģiskiem pētījumiem elektrodzinēju akumulatoru ražošanai, apsaimniekošanai un likvidēšanai, padarot tos aizvien ilgtspējīgākus attiecībā uz vidi.*

**Grozījums Nr. 15**  
**Regulas priekšlikums**  
**12.d apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (12d) *Lielākā daļa Savienības kravu pārvadātāju ir mazie un vidējie uzņēmumi ar ierobežotu piekļuvi finansējumam. Tāpēc turpmākajiem risinājumiem ir jābūt izmaksu ziņā efektīviem un līdzsvarotiem. Ir būtiski paredzēt spēcīgu stimulu struktūru, lai atbalstītu transportlīdzekļu ar efektīvāku degvielas patēriņu ieviešanu, kā arī nodrošināt Savienības finansēšanas mehānismus.*

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 16**  
**Regulas priekšlikums**  
**13. apsvēruma**

*Komisijas ierosinātais teksts*

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

*Grozījums*

- (13) Lai ņemtu vērā inovāciju un tādu jaunu tehnoloģiju ieviešanu, kas uzlabo lielas noslodzes transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitāti, **kā arī saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 noteikto reālo CO<sub>2</sub> emisiju vērtību reprezentativitātes attīstību**, VECTO simulācijas rīks, kā arī Regula (ES) 2017/2400 tiks pastāvīgi un laikus atjaunināti, **un attiecīgi būs jāpiešķir pietiekams budžets. Ņemot vērā to, ka šīs jaunās tehnoloģijas var ietekmēt CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas potenciālu transporta nozarē, 2022. gada pārskatīšanā būtu pilnībā jāņem vērā VECTO simulācijas rīka attīstība.**

**Grozījums Nr. 17**  
**Regulas priekšlikums**  
**14. apsvēruma**

*Komisijas ierosinātais teksts*

- (14) CO<sub>2</sub> emisiju datus, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400, pārbauda atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. .../2018<sup>(25)</sup>. Uz minēto datu pamata būtu jānosaka samazinājuma mērķrādītāji, kas jāsasniedz četrām lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, kuras rada vislielākās emisijas Savienībā, kā arī būtu jānosaka ražotāju vidējās īpatnējās emisijas konkrētā kalendārā gadā.

*Grozījums*

- (14) CO<sub>2</sub> emisiju datus, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400, pārbauda atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/956<sup>(25)</sup>. Uz minēto datu pamata būtu jānosaka samazinājuma mērķrādītāji, kas jāsasniedz četrām lielas noslodzes transportlīdzekļu grupām, kuras rada vislielākās emisijas Savienībā, kā arī būtu jānosaka ražotāju vidējās īpatnējās emisijas konkrētā kalendārā gadā.

*(Šis grozījums attiecas uz visu tekstu. Tā pieņemšanas gadījumā vajadzēs veikt atbilstošas izmaiņas visā tekstā.)*

<sup>(25)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. .../2018 par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu (OV L..., ..., ...).

<sup>(25)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes **2018. gada 28. jūnija** Regula (ES) Nr. 2018/956 par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu (OV L 173, 9.7.2018., 1. lpp.).

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 18**  
**Regulas priekšlikums**  
**15. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

- (15) Samazinājuma mērķrādītājs būtu jānosaka 2025. gadam kā relatīvs samazinājums, kura pamatā ir minēto lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās CO<sub>2</sub> emisijas 2019. gadā, atspoguļojot viegli pieejamu, rentablu tehnoloģiju ieviešanu parastos transportlīdzekļos. 2030. **gada** mērķrādītājs **būtu jāuzskata par vēlamo rādītāju, un galīgais mērķrādītājs būtu jānosaka pēc 2022. gadā veicamās pārskatīšanas, jo** pastāv nenoteiktība saistībā ar tādu progresīvāku tehnoloģiju ieviešanu, kuras vēl nav viegli pieejamas.

Grozījums

- (15) Samazinājuma mērķrādītājs būtu jānosaka 2025. gadam kā relatīvs samazinājums, kura pamatā ir minēto lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās CO<sub>2</sub> emisijas 2019. gadā, atspoguļojot viegli pieejamu, rentablu tehnoloģiju ieviešanu parastos transportlīdzekļos. **Arī 2030. gadam būtu jānosaka samazinājuma mērķrādītājs, ko pārskatītu 2022. gadā un kas nedrīkstētu mazināt šīs regulas mērķu vērienīgumu, vienlaikus ņemot vērā, ka** pastāv nenoteiktība saistībā ar tādu progresīvāku tehnoloģiju ieviešanu, kuras vēl nav viegli pieejamas.

**Grozījums Nr. 19**  
**Regulas priekšlikums**  
**16. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

- (16) **Sašķidrināta dabasgāze (LNG) ir pieejama alternatīva dīzeļdegvielai lielas noslodzes transportlīdzekļos. Šobrīd pieejamo un gaidāmo inovatīvāku uz LNG pamata izstrādātu tehnoloģiju ieviešana palīdzēs sasniegt CO<sub>2</sub> emisijas mērķrādītājus īstermiņā un vidējā termiņā, jo LNG tehnoloģijas rada mazākas CO<sub>2</sub> emisijas nekā transportlīdzekļi, kuros izmanto dīzeļdegvielu. LNG transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas samazinājuma potenciāls jau ir pilnībā atspoguļots VECTO. Turklāt pašreizējās LNG tehnoloģijas nodrošina zema līmeņa gaisa piesārņojuma emisijas, piemēram NOx un cietās daļiņas. Ir izveidota pietiekama minimālā** uzpildes infrastruktūra, un tā tiek paplašināta, īstenojot politisko regulējumu alternatīvo degvielu infrastruktūrai.

Grozījums

- (16) **Efektīvu, tehnoloģiski neitrālu un pietiekamu** uzpildes un uzlādes infrastruktūru būtu saskaņā ar šīs regulas mērķiem jāturpina paplašināt, īstenojot valsts politisko regulējumu alternatīvo degvielu infrastruktūrai.



Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 20**  
**Regulas priekšlikums**  
**17.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (17a) *Attiecībā uz profesionālajiem transportlīdzekļiem un M2 un M3 kategorijas transportlīdzekļiem Komisijai būtu pēc iespējas ātrāk jānosaka tehniskie kritēriji transportlīdzekļa profesionālās izmantošanas nolūka noteikšanai un šajā regulā ietvertu autobusu noteikšanai.*

**Grozījums Nr. 21**  
**Regulas priekšlikums**  
**17.b apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (17b) *Būtu jāizstrādā 2019. gada bāzes scenārija validācijas mehānisms, lai nodrošinātu šīs regulas precizitāti un ieguvumus.*

**Grozījums Nr. 22**  
**Regulas priekšlikums**  
**20.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (20a) *Lai radītu elastību bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu izstrādes stimulu mehānismā, saistītiem ražotājiem vajadzētu būt iespējai atklātā, pārredzamā un nediskriminējošā veidā izveidot grupu. Līguma par grupas izveidi termiņam nevajadzētu pārsniegt piecus gadus, bet vajadzētu būt iespējai to pagarināt. Komisijai vajadzētu būt pilnvarām izstrādāt detalizētus noteikumus un nosacījumus, kas paredz iespēju saistītiem ražotājiem izveidot grupu atklātā, pārredzamā un nediskriminējošā veidā, ievērojot Savienības tiesību aktus konkurences jomā.*

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 23**  
**Regulas priekšlikums**  
**21. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

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

<sup>(26)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/33/EK par tīro un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES [COM(2017)0653] (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.).

Grozījums

- (21) *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 Tiro transportlīdzekļu direktīvu 2009/33/EK<sup>(26)</sup>, būtu jānosaka bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvara mērķrādītājs ražotāja autoparkā 2025. un 2030. gadam.*

<sup>(26)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/33/EK par tīro un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES [COM(2017)0653] (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.).

**Grozījums Nr. 24**  
**Regulas priekšlikums**  
**21.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

- (21a) *Mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu minimālo īpatsvaru nosaka tā, lai nodrošinātu investīciju noteiktību uzlādes infrastruktūras nodrošinātājiem un ražotājiem nolūkā veicināt bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ātru ieviešanu Savienības tirgū, vienlaikus paredzot zināmu elastīgumu ražotājiem, pieņemot lēmumu par savu investīciju grafiku. Vajadzētu ieviest mehānismu, kas stimulē ražotājus pēc iespējas ātri laist Savienības tirgū bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļus.*

Grozījums

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 25**  
**Regulas priekšlikums**  
**22. apsvērums**

Komisijas ierosinātais teksts

- (22) *Tāpēc ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā visi bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi būtu jāskaita vairākas reizes. Stimulu līmenim vajadzētu atšķirties atkarībā no transportlīdzekļa faktiskajām CO<sub>2</sub> emisijām. Lai izvairītos no vidisko mērķu vājināšanās, iegūtajiem ietaupījumiem būtu jānosaka maksimālā vērtībā.*

Grozījums

- (22) *Ražotāja īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju mērķa aprēķināšanā būtu jāņem vērā tā sniegums attiecībā pret 2025. un 2030. gada bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu mērķrādītāju. Lai stimulētu šādu transportlīdzekļu izstrādi un ieviešanu, vienlaikus izvairīties no vidisko mērķu vājināšanās un tradicionālo iekšdedzes dzinēju efektivitātes vājināšanās, rezultātā veiktajiem pielāgojumiem būtu jānosaka maksimālā vērtība.*

**Grozījums Nr. 26**  
**Regulas priekšlikums**  
**24. apsvērums**

Komisijas ierosinātais teksts

- (24) Izstrādājot stimulu mehānismu bezemisiju lielas noslodzes **transportlīdzekļiem** ieviešanai, tajā būtu jāietver arī mazāki kravas automobiļi, **autobusi un tālsatiksmes autobusi**, kuriem nepiemēro saskaņā ar šo regulu noteiktos CO<sub>2</sub> emisijas mērķrādītājus. Šādiem transportlīdzekļiem ir ievērojamas priekšrocības, piemēram, tie palīdz risināt gaisa piesārņojuma problēmas pilsētās. **Tomēr būtu jānorāda, ka bezemisiju autobusi jau ir pieejami tirgū, un uz tiem attiecas stimulējoši ar pieprasījuma pusi saistīti pasākumi, piemēram, publiskie iepirkumi. Lai nodrošinātu, ka stimulējošie pasākumi dažādu transportlīdzekļu veidu starpā ir līdzsvaroti, ietaupījumiem, kas iegūti no bezemisiju mazākiem kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, būtu jānosaka maksimālā vērtība.**

Grozījums

- (24) Izstrādājot stimulu mehānismu bezemisiju lielas noslodzes **transportlīdzekļu** ieviešanai, tajā būtu jāietver arī mazāki kravas automobiļi **un citu kategoriju lielas noslodzes transportlīdzekļi**, kuriem **vēl** nepiemēro saskaņā ar šo regulu noteiktos CO<sub>2</sub> emisijas mērķrādītājus. Šādiem transportlīdzekļiem ir ievērojamas priekšrocības, piemēram, tie palīdz risināt gaisa piesārņojuma problēmas pilsētās.

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 28**  
**Regulas priekšlikums**  
**29. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

- (29) Komisijai būtu jānosaka naudas sodi par pārsniegtajām emisijām, ja tiek konstatēts, ka, ņemot vērā emisijas kredītvienības un parādvienības, ražotājs ir pārsniedzis tam noteiktās emisijas. Lai pietiekami stimulētu to, ka ražotāji veic pasākumus saistībā ar lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu, **šādai maksai vajadzētu būt lielākai nekā vidējām robežizmaksām** par tehnoloģijām, kas vajadzīgas mērķrādītāju sasniegšanai. **Šīs maksas būtu jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.** Metodika šādu maksu iekasēšanai būtu jānosaka ar īstenošanas aktu, ņemot vērā metodiku, kas pieņemta saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 443/2009.

Grozījums

- (29) Komisijai būtu jānosaka naudas sodi par pārsniegtajām emisijām, ja tiek konstatēts, ka, ņemot vērā emisijas kredītvienības un parādvienības, ražotājs ir pārsniedzis tam noteiktās emisijas. Lai pietiekami stimulētu to, ka ražotāji veic pasākumus saistībā ar lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu, **ir svarīgi, lai šāda maksa vienmēr pārsniedz vidējās robežizmaksas** par tehnoloģijām, kas vajadzīgas mērķrādītāju sasniegšanai. **Summas no pārsniegto emisiju maksas būtu jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem. Minētās summas būtu jāizmanto, lai, cieši sadarbojoties ar sociālajiem partneriem un kompetentajām iestādēm, atbalstītu taisnīgu pāreju autobūves nozarē uz bezemisiju mobilitāti un inovatīvus risinājumus, kas stimulē bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ātru ieviešanu.** 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 <sup>(1a)</sup>.

<sup>(1a)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Regula (EK) Nr. 443/2009, ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem (OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.).

**Grozījums Nr. 29**  
**Regulas priekšlikums**  
**30. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

- (30) Vajadzīgs stabils atbilstības novērtēšanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi 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. **Patērētāju un plašākas sabiedrības interesēs ir zināt, kuri ražotāji ievēro jaunus emisiju standartus un kuri tos neievēro.**

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 30**  
**Regulas priekšlikums**  
**31. apsvēruma**

*Komisijas ierosinātais teksts*

- (31) Lai sasniegtu saskaņā ar šo regulu noteikto CO<sub>2</sub> samazinājumu, ir svarīgi, ka ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas atbilst vērtībām, kuras noteiktas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem. Tāpēc Komisijai vajadzētu būt iespējai ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā ņemt vērā jebkādas sistemātiskas neatbilstības, kuras tipa apstiprinātājas iestādes ir konstatējušas attiecībā uz ekspluatācijā esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijām.

*Grozījums*

- (31) Lai sasniegtu saskaņā ar šo regulu noteikto CO<sub>2</sub> samazinājumu, ir svarīgi, ka ekspluatācijā **un ceļu satiksmē** esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas atbilst vērtībām, kuras noteiktas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem. Tāpēc Komisijai vajadzētu būt iespējai ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā ņemt vērā jebkādas sistemātiskas neatbilstības, kuras tipa apstiprinātājas iestādes ir konstatējušas attiecībā uz ekspluatācijā **un ceļu satiksmē** esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijām. **Būtu jāievieš arī ekspluatācijā un ceļu satiksmē esošo transportlīdzekļu neatkarīga pārbaude, ko veic trešās personas.**

**Grozījums Nr. 31**  
**Regulas priekšlikums**  
**33. apsvēruma**

*Komisijas ierosinātais teksts*

- (33) Šajā regulā noteikto mērķrādītāju iedarbīgums uz CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu ļoti lielā mērā ir atkarīgs no tā, cik reprezentatīva ir CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanai izmantotā metodika. Ievērojot Zinātnisko konsultāciju mehānisma (SAM) atzinumu<sup>(27)</sup> par mazas noslodzes transportlīdzekļiem, lielas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā ir lietderīgi ieviest mehānismu, ar ko novērtē saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 noteikto CO<sub>2</sub> emisiju un energopatēriņa vērtību reālo reprezentatīvāti. Komisijai vajadzētu būt pilnvarām nodrošināt šādu datu publisku pieejamību un vajadzības gadījumā arī pilnvarām izstrādāt procedūras, ar kurām identificēt un apkopot šādiem novērtējumiem nepieciešamos datus.

<sup>(27)</sup> Augsta līmeņa zinātnisko padomdevēju grupa, Zinātniskais atzinums 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing".

*Grozījums*

- (33) Šajā regulā noteikto mērķrādītāju iedarbīgums uz CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu ļoti lielā mērā ir atkarīgs no tā, cik reprezentatīva ir CO<sub>2</sub> emisiju noteikšanai izmantotā metodika. Ievērojot Zinātnisko konsultāciju mehānisma (SAM) atzinumu<sup>(27)</sup> par mazas noslodzes transportlīdzekļiem, lielas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā ir lietderīgi ieviest mehānismu, ar ko novērtē saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 noteikto CO<sub>2</sub> emisiju un energopatēriņa vērtību reālo reprezentatīvāti. Komisijai vajadzētu būt pilnvarām nodrošināt šādu datu publisku pieejamību un vajadzības gadījumā arī pilnvarām izstrādāt procedūras, ar kurām identificēt un apkopot šādiem novērtējumiem nepieciešamos datus. **Konstatējot būtisku atšķirību starp reālajām emisiju vērtībām un vērtībām, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400, Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai attiecīgi pielāgot ražotāja vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas un attiecīgā gadījumā 2019. gada atsaucēs CO<sub>2</sub> emisijas, ko izmanto, lai noteiktu atbilstību šai regulai.**

<sup>(27)</sup> Augsta līmeņa zinātnisko padomdevēju grupa, Zinātniskais atzinums 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing".

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 32**  
**Regulas priekšlikums**  
**34.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

- (34a) *Komisijai 2022. gada ziņojumā būtu arī jānovērtē iespēja izstrādāt metodiku lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna dzīves cikla CO<sub>2</sub> emisiju novērtēšanai. Pamatojoties uz šo novērtējumu, Komisijai attiecīgā gadījumā būtu jāierosina noteikt ražotājiem ziņošanas pienākumus un jāprecizē nepieciešamie noteikumi un procedūras attiecībā uz šo ziņošanu.*

**Grozījums Nr. 33**  
**Regulas priekšlikums**  
**36. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

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

- (36) *Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, Komisijai būtu jāsaņem īstenošanas pilnvaras noteikt līdzekļus, ar ko iekasē maksu par pārsniegtajām emisijām, pieņemt detalizētus noteikumus par procedūrām ziņošanai par konstatētajām atkāpēm ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijās, publicēt datus, pieņemt detalizētus noteikumus par procedūrām degvielas patēriņa skaitītāju datu ziņošanai, kā arī izstrādāt metodiķu, kā noteikt vienu vai vairākus reprezentatīvus transportlīdzekļus transportlīdzekļu apakšgrupā. Šīs īstenošanas pilnvaras būtu jāizmanto atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 182/2011<sup>(28)</sup>.*

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

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 34**  
**Regulas priekšlikums**  
**37. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

(37) Lai varētu grozīt **vai** papildināt nebūtiskus šīs regulas noteikumu elementus, Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras pieņemt aktus atbilstoši Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantam, lai tā varētu pielāgot atsaucē CO<sub>2</sub> emisijas **saskaņā ar 12. panta 2. punktu** un grozīt I un II pielikumu attiecībā uz dažiem tehniskajiem parametriem, tostarp ekspluatācijas profilu svērumiem, lietderīgajām slodzēm un ikgadējo nobraukumu, kā arī lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficientiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>(29)</sup>. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas **Parlamentam un Padomei visi dokumenti būtu jāsaņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem vajadzētu būt sistemātiskai piekļuvei** Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

<sup>(29)</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

Grozījums

(37) Lai varētu grozīt **un** papildināt nebūtiskus šīs regulas noteikumu elementus, Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras pieņemt aktus atbilstoši Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantam, lai tā varētu **norādīt tehniskos kritērijus transportlīdzekļa profesionālās izmantošanas nolūka noteikšanai un autobusu definīcijas noteikšanai, paredzēt detalizētus noteikumus un nosacījumus attiecībā uz saistītu ražotāju grupas izveidi, izveidot ikgadēju testēšanas shēmu reprezentatīvam sastāvdaļu, vienību un sistēmu paraugam, pielāgot atsaucē CO<sub>2</sub> emisijas, ieviest ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu atbilstības pārbaudi braukšanas apstākļos** un grozīt I un II pielikumu attiecībā uz dažiem tehniskajiem parametriem, tostarp ekspluatācijas profilu svērumiem, lietderīgajām slodzēm un ikgadējo nobraukumu, kā arī lietderīgās slodzes pielāgošanas koeficientiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>(29)</sup>. 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.

<sup>(29)</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

**Grozījums Nr. 35**  
**Regulas priekšlikums**

**1. pants – 1. daļa – ievaddaļa**

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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 transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> **emisijām**, saskaņā ar **kurām** Savienības jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas samazina salīdzinājumā ar atsaucē CO<sub>2</sub> emisijām šādi:

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 36****Regulas priekšlikums****1. pants – 1. daļa – a apakšpunkts**

---

*Komisijas ierosinātais teksts*

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

---

*Grozījums*

(a) no 2025. gada 1. janvāra līdz 2029. gada 31. decembrim par **20** %;

**Grozījums Nr. 37****Regulas priekšlikums****1. pants – 1. daļa – b apakšpunkts**

---

*Komisijas ierosinātais teksts*

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

---

*Grozījums*

(b) pēc 2030. gada 1. janvāra par vismaz **35** %, ņemot vērā saskaņā ar 13. pantu veikto pārskatīšanu.

**Grozījums Nr. 38****Regulas priekšlikums****1. pants – 2.a daļa (jauna)**

---

*Komisijas ierosinātais teksts*

---

*Grozījums*

*Lai nodrošinātu vienmērīgu pāreju uz bezemisiju mobilitāti un stimulētu Savienības tirgus un infrastruktūras izveidi bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanai, šajā regulā ir noteikts mērķrādītājs mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvaram visu ražotāju autoparkos 2025. un 2030. gadam saskaņā ar 5. pantu.*

*Īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas saskaņā ar I pielikuma 4. punktu koriģē, pamatojoties uz snieguma atbilstību mērķrādītājam.*



Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

### Grozījums Nr. 40

#### Regulas priekšlikums

#### 2. pants – 1. punkts – 1. daļa – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Šo regulu **iesākumā** piemēro jauniem N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļiem, kas atbilst šādiem raksturlielumiem:

### Grozījums Nr. 41

#### Regulas priekšlikums

#### 2. pants – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Šī regula **1. panta 2.a punkta**, 5. panta un I pielikuma **4.** punkta vajadzībām attiecas arī uz N kategorijas transportlīdzekļiem, kas nav **Eiropas Parlamenta un Padomes** Regulas (ES) Nr. 510/2011 <sup>(1a)</sup> darbības jomā un neatbilst a)–d) punktā noteiktajiem raksturlielumiem. **Turklāt 1. panta 2.b punkta vajadzībām tā attiecas uz M2 un M3 kategorijas transportlīdzekļiem, kuri atbilst šā panta 2.a punktā noteiktajiem tehniskajiem kritērijiem.**

<sup>(1a)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 11. maija Regula (ES) Nr. 510/2011 par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravas automobiļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju vieglo transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai (OV L 145, 31.5.2011., 1. lpp.).

### Grozījums Nr. 42

#### Regulas priekšlikums

#### 2. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**2.a Komisija vēlākais līdz 2019. gada 1. jūlijam pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu, lai papildinātu šo regulu, norādot tehniskos kritērijus transportlīdzekļa profesionālās izmantošanas nolūka noteikšanai un pilsētas autobusu, kam piemēro šo regulu, definīcijas noteikšanai.**

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 43****Regulas priekšlikums****3. pants – 1. daļa – h punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

h) "profesionāls transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav paredzēts preču piegādei un kura CO<sub>2</sub> emisijas un degvielas patēriņš saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem ir noteikts citiem ekspluatācijas profiliem, kas nav definēti šīs regulas I pielikuma 2.1. punktā;

Grozījums

h) "profesionāls transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav paredzēts preču piegādei un kura **profesionālās izmantošanas nolūks ir noteikts, ņemot vērā 2. panta 2.a punktā noteiktos tehniskos kritērijus, un kura** CO<sub>2</sub> emisijas un degvielas patēriņš saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem ir noteikts citiem ekspluatācijas profiliem, kas nav definēti šīs regulas I pielikuma 2.1. punktā;

**Grozījums Nr. 44****Regulas priekšlikums****3. pants – 1. daļa – k punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

k) "mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis, bet kura īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas ir **mazākas nekā 350 g CO<sub>2</sub>/km, kā noteikts** saskaņā ar I pielikuma 2.1. punktu;

Grozījums

k) "mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis, bet kura īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, **kas noteiktas saskaņā ar I pielikuma 2.1. punktu, ir zem 50 % no katras apakšgrupas CO<sub>2</sub> emisiju atsaucēs emisijām, kas noteiktas** saskaņā ar I pielikuma 3. punktu;

**Grozījums Nr. 46****Regulas priekšlikums****4. pants – 1. daļa – b punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

svītrots

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

#### Grozījums Nr. 47

#### Regulas priekšlikums

#### 5. pants – 1. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Sākot ar 2020. gadu un katrā nākamajā kalendārajā gadā Komisija, pieņemot 10. panta 1. punktā minētos īstenošanas aktus, katram ražotājam nosaka 4. panta b) punktā minēto bezemisiju un mazemisiju koeficientu par iepriekšējo kalendāro gadu.

Grozījums

Sākot ar 2025. gada 1. janvāri, bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru ražotāja autoparkā kalendārajā gadā salīdzina ar šādām vērtībām:

no 2025. gada: vismaz 5 %;

no 2030. gada: 20 %, ņemot vērā saskaņā ar 13. pantu veikto pārskatīšanu.

#### Grozījums Nr. 48

#### Regulas priekšlikums

#### 5. pants – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

svītrots

#### Grozījums Nr. 49

#### Regulas priekšlikums

#### 5. pants – 1. punkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

svītrots

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

## Grozījums Nr. 50

## Regulas priekšlikums

## 5. pants – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

- (a) *bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi skaita kā divus transportlīdzekļus;*
- (b) *mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi skaita kā līdz diviem transportlīdzekļiem atbilstoši tā īpatnējo CO<sub>2</sub> emisiju funkcijai un 350 g CO<sub>2</sub>/km emisijas robežlīmenim.*

Grozījums

Šā panta 1. **punktā minēto mērķu īstenošanas vajadzībām šo regulu piemēro arī N kategorijas transportlīdzekļiem, kuri nav Regulas (ES) Nr. 510/2011 darbības jomā un kuri neatbilst šīs regulas 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunktā noteiktajiem parametriem.**

## Grozījums Nr. 51

## Regulas priekšlikums

## 5. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

svītrots

## Grozījums Nr. 52

## Regulas priekšlikums

## 7. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 53**  
**Regulas priekšlikums**  
**7.a pants (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**7.a pants**

**Grupas izveidošana**

1. Saistīti ražotāji var izveidot grupu, lai izpildītu savas saistības saskaņā ar 5. pantu.
2. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu attiecībā uz šīs regulas papildināšanu, lai paredzētu detalizētus noteikumus un nosacījumus, kas paredz iespēju saistītiem ražotājiem izveidot grupu atklātā, pārredzamā un nediskriminējošā veidā.

**Grozījums Nr. 74 un 75**  
**Regulas priekšlikums**  
**8. pants – 1. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

(maksā par pārsniegtajām emisijām) = (pārsniegtās emisijas x **6 800** EUR/gCO<sub>2</sub>/tkm)

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

**Periodā no 2025. gada līdz 2029. gadam:**

(maksā par pārsniegtajām emisijām) = (pārsniegtās emisijas x **5 000** EUR/gCO<sub>2</sub>/tkm)

**No 2030. gada un turpmāk**

(maksā par pārsniegtajām emisijām) = (pārsniegtās emisijas x **6 800** EUR/gCO<sub>2</sub>/tkm)

**Komisija nodrošina, ka maksā par pārsniegto emisiju līmeni vienmēr pārsniedz vidējās robežizmaksas par tehnoloģijām, kas vajadzīgas 1. panta 1. punktā minēto mērķrādītāju sasniegšanai.**

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 55**  
**Regulas priekšlikums**  
**8. pants – 4. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

4. Summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām, uzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem. **Minētās summas izmanto to Savienības vai valstu pasākumu papildināšanai, ko veic ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem un kompetentajām iestādēm, lai veicinātu prasmju veidošanu vai darba ņēmēju pārdali autobūves nozarē visās skartajās dalībvalstīs, jo īpaši reģionos un kopienās, kuras pāreja skar visvairāk, nolūkā veicināt taisnīgu pāreju uz bezemisiju un mazemisiju mobilitāti.**

**Grozījums Nr. 56**  
**Regulas priekšlikums**  
**9. pants – 2. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

2. Komisija minētās neatbilstības ņem vērā ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā **un attiecīgā gadījumā pielāgo 2019. gada atsauces CO<sub>2</sub> emisijas, kas aprēķinātas saskaņā ar I pielikuma 3. punktu.**

**Grozījums Nr. 57**  
**Regulas priekšlikums**  
**9. pants – 3.a punkts (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

3.a **Lai nodrošinātu to datu precizitāti, kurus ražotāji sniedz saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956 un Regulu (ES) 2017/2400, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu šīs regulas papildināšanai, lai no 2019. gada izveidotu ikgadēju testēšanas shēmu reprezentīvam paraugam no katra ražotāja attiecībā uz sastāvdaļām, atsevišķām tehniskajām vienībām un sistēmām, kas norādītas Regulas (ES) 2017/2400 12. panta 1. punktā attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri ir šīs regulas darbības jomā. Šo testu rezultātus salīdzina ar datiem, ko ražotāji ievietojuši saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400, un, ja tiek atklāti sistemātiski pārkāpumi, koriģē to vidējās īpatnējās emisijas, kas aprēķinātas saskaņā ar I pielikuma 2.7. punktu, un attiecīgā gadījumā 2019. gada atsauces CO<sub>2</sub> emisijas, kuras aprēķinātas saskaņā ar I pielikuma 3. punktu.**

Grozījums

3.a **Lai nodrošinātu to datu precizitāti, kurus ražotāji sniedz saskaņā ar Regulu (ES) 2018/956 un Regulu (ES) 2017/2400, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu šīs regulas papildināšanai, lai no 2019. gada izveidotu ikgadēju testēšanas shēmu reprezentīvam paraugam no katra ražotāja attiecībā uz sastāvdaļām, atsevišķām tehniskajām vienībām un sistēmām, kas norādītas Regulas (ES) 2017/2400 12. panta 1. punktā attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri ir šīs regulas darbības jomā. Šo testu rezultātus salīdzina ar datiem, ko ražotāji ievietojuši saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400, un, ja tiek atklāti sistemātiski pārkāpumi, koriģē to vidējās īpatnējās emisijas, kas aprēķinātas saskaņā ar I pielikuma 2.7. punktu, un attiecīgā gadījumā 2019. gada atsauces CO<sub>2</sub> emisijas, kuras aprēķinātas saskaņā ar I pielikuma 3. punktu.**

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

### Grozījums Nr. 58

#### Regulas priekšlikums

#### 10. pants – 1. punkts – 1. daļa – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

b) no 2020. gada **attiecībā uz katru ražotāju** norāda 5. **panta 1. punktā** minēto bezemisiju un mazemisiju **lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru iepriekšējā kalendārajā gadā**;

### Grozījums Nr. 59

#### Regulas priekšlikums

#### 11. pants

Komisijas ierosinātais teksts

11. pants

Grozījums

11. pants

Reālās CO<sub>2</sub> emisijas un energopatēriņš

1. Komisija uzrauga un novērtē saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 noteikto CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa vērtību reālo reprezentativitāti. **Tā nodrošina, ka sabiedrība ir informēta par to, kā minētā reprezentativitāte laika gaitā mainījusies.**

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

Reālās CO<sub>2</sub> emisijas un energopatēriņš

1. Komisija uzrauga un novērtē saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 noteikto CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa vērtību reālo reprezentativitāti.

2. Šajā sakarā Komisija nodrošina, ka attiecīgajā gadījumā no ražotājiem vai valsts iestādēm ir pieejami, **tostarp trešām personām neatkarīgas pārbaudes nolūkā**, stabili personas datus nesaturoši dati par lielas noslodzes transportlīdzekļu reālajām CO<sub>2</sub> emisijām un energopatēriņu, **pamatojoties uz standartizētu degvielas patēriņa skaitītāju datiem.**

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

**2.a** Komisija vēlākais līdz 2019. gada 31. decembrim pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu, lai papildinātu šo regulu, ieviešot ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu tādu atbilstības pārbaudi braukšanas apstākļos, kas nodrošina, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas un degvielas patēriņš braukšanas apstākļos nepārsniedz saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400 un Regulu (ES) 2018/956 iesniegtos pārraudzības datus par vairāk nekā 10 %. Komisija ņem vērā jebkuru neatbilstību, kas pārsniedz šo robežlīmeni, lai aprēķinātu ražotāja vidējās īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas, un attiecīgā gadījumā pielāgo 2019. gada atsauces CO<sub>2</sub> emisijas.

**2.b** Komisija nodrošina, ka sabiedrība tiek informēta par to, kā laika gaitā mainās 1. punktā minētā atbilstība reāliem braukšanas apstākļiem.

3. Komisija **ar īstenošanas aktiem pieņem detalizētus noteikumus par procedūrām par šā panta 1. un 2. punktā minēto degvielas patēriņa skaitītāju datu ziņošanu**. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 14. panta 2. punktā.

## Grozījums Nr. 60

### Regulas priekšlikums

#### 12. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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



Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 61**  
**Regulas priekšlikums**  
**13. pants – 1. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

Komisija līdz 2022. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas iedarbīgumu, CO<sub>2</sub> samazinājuma mērķrādītāju, kas saskaņā ar 1. pantu **nosakāms** uz 2030. gadu, un CO<sub>2</sub> samazinājuma mērķrādītāju noteikšanu citu veidu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp piekabēm. Minētajā ziņojumā ietver arī novērtējumu par ieviestās kārtības iedarbīgumu, kas attiecas konkrēti uz bezemisiju un mazemisiju **transportlīdzekļiem**, īpaši uz autobusiem, ņemot vērā Direktīvā 2009/33/EK<sup>(30)</sup> noteiktos mērķrādītājus, **un** uz CO<sub>2</sub> kredītvienību sistēmas iedarbīgumu un uz to, cik lietderīgi ir turpināt minētās kārtības piemērošanu 2030. gadā un pēc tā, un vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozījumiem.

<sup>(30)</sup> Tiro transportlīdzekļu direktīva 2009/33/EK, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES.

Grozījums

Komisija līdz 2022. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas iedarbīgumu, CO<sub>2</sub> samazinājuma mērķrādītāju, kas **nepieciešamības gadījumā pielāgojams** saskaņā ar 1. pantu **attiecībā uz 2030. gadu, bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvara mērķrādītāju, kas nepieciešamības gadījumā pielāgojams saskaņā ar 5. pantu attiecībā** uz 2030. gadu, un CO<sub>2</sub> samazinājuma mērķrādītāju noteikšanu citu veidu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp piekabēm **un profesionālajiem transportlīdzekļiem, piemēram, atkritumu savākšanas transportlīdzekļiem**. Minētajā ziņojumā ietver arī novērtējumu par ieviestās kārtības iedarbīgumu, kas attiecas konkrēti uz bezemisiju un mazemisiju **transportlīdzekļu ieviešanu**, īpaši uz autobusiem, ņemot vērā Direktīvā 2009/33/EK<sup>(30)</sup> noteiktos mērķrādītājus, uz CO<sub>2</sub> kredītvienību sistēmas iedarbīgumu un uz to, cik lietderīgi ir turpināt minētās kārtības piemērošanu 2030. gadā un pēc tā, **nepieciešamās uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu, iespēju ieviest dzinēja CO<sub>2</sub> standartus, jo īpaši attiecībā uz profesionālajiem transportlīdzekļiem, dažādām transportlīdzekļu kombinācijām, kas pārsniedz valsts transportam noteiktās standarta dimensijas, piemēram, modulārajām koncepcijām, reālo reprezentativitāti CO<sub>2</sub> emisijām un degvielas patēriņa vērtībām, kuras noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400, kā arī novērtējumu par VECTO simulācijas rīka atjaunināšanu**. Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozījumiem.

<sup>(30)</sup> Tiro transportlīdzekļu direktīva 2009/33/EK, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES.

**Grozījums Nr. 76**  
**Regulas priekšlikums**  
**13. pants – 1.a punkts (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**Komisija ne vēlāk kā līdz 2020. gada 31. decembrim izstrādā īpašu metodiku, lai attiecībā uz CNG un LNG pielietojumiem iekļautu modernu un atjaunojamu gāzveida transporta degvielu izmantošanas ietekmi — atbilstoši AED II definētajiem ilgtspējības kritērijiem — vidējo autoparka emisiju aprēķināšanā. Attiecīgā gadījumā metodikai pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozījumiem.**

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 73****Regulas priekšlikums****13. pants – 1.b punkts (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

*Komisija arī novērtē iespēju izstrādāt metodiku visu Savienības tirgū laisto lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna dzīves cikla CO<sub>2</sub> emisiju novērtēšanai. Pamatojoties uz šo novērtējumu, Komisija vajadzības gadījumā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei tiesību akta priekšlikumu ar mērķi noteikt dzīves cikla emisiju ziņošanas pienākumus ražotājiem un precizēt nepieciešamos noteikumus un procedūras attiecībā uz šo ziņošanu.*

**Grozījums Nr. 62****Regulas priekšlikums****14. pants – 1. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1. Komisijai palīdz **xxx** komiteja, kas izveidota ar **Regulu** (ES) Nr. .../2018 [pārvaldība]. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

1. Komisijai palīdz **Klimata pārmaiņu** komiteja, kas izveidota ar **Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu** (ES) Nr. 525/2013 <sup>(1a)</sup> **26. pantu**. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

<sup>(1a)</sup> *Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 21. maija Regula (ES) Nr. 525/2013 par mehānismu siltumnīcefekta gāzu emisiju pārraudzībai un ziņošanai un citas informācijas ziņošanai valstu un Savienības līmenī saistībā ar klimata pārmaiņām un par Lēmuma Nr. 280/2004/EK atcelšanu (OV L 165, 18.6.2013., 13. lpp.).*

**Grozījums Nr. 63****Regulas priekšlikums****15. pants – 2. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2. Pilnvaras pieņemt 10. panta 2. punktā un 12. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no [šīs regulas spēkā stāšanās diena].

2. Pilnvaras pieņemt **2. panta 2.a punktā, 7.a pantā, 9. panta 3.a punktā**, 10. panta 2. punktā, **11. panta 2.a punktā** un 12. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no [šīs regulas spēkā stāšanās diena].

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 64**  
**Regulas priekšlikums**  
**15. pants – 3. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 10. panta 2. punktā un 12. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

*Grozījums*

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt **2. panta 2.a punktā, 7.a pantā, 9. panta 3.a punktā**, 10. panta 2. punktā, **11. panta 2.a punktā** un 12. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

**Grozījums Nr. 65**  
**Regulas priekšlikums**  
**15. pants – 6. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

6. Saskaņā ar 10. panta 2. punktu un 12. panta 1. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

*Grozījums*

6. Saskaņā ar **2. panta 2.a punktu, 7.a pantu, 9. panta 3.a punktu**, 10. panta 2. punktu, **11. panta 2.a punktu** un 12. panta 1. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 66**  
**Regulas priekšlikums**

**16. pants – 1. daļa**

Regula (EK) Nr. 595/2009

5. pants – 4. punkts – 1 apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

“l) uz procedūru, ar kuru uz pienācīgu un reprezentatīvu paraugu pamata pārbauda, vai transportlīdzekļi, kas ir bijuši reģistrēti un nodoti ekspluatācijā, atbilst CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa vērtībām, kuras noteiktas saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem.”

Grozījums

“l) uz procedūru, ar kuru uz pienācīgu un reprezentatīvu paraugu pamata pārbauda, vai transportlīdzekļi, kas ir bijuši reģistrēti un nodoti ekspluatācijā, atbilst CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa vērtībām, kuras noteiktas saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem; **šo procedūru īsteno arī akreditētas un neatkarīgas trešās personas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858<sup>(1a)</sup> 13. panta 10. punktu.**”

<sup>(1a)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 30. maija Regula (ES) 2018/858 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.).

**Grozījums Nr. 77**

**Regulas priekšlikums**

**16.a pants (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**16.a pants**

**Grozījums Padomes Direktīvā 96/53/EK**

Direktīvas 96/53/EK<sup>(1a)</sup> I pielikumā aiz 2.2.4.2. punkta iekļauj šādus punktus:

“2.2.5. Transportlīdzekļu kombinācijām, ko darbina ar alternatīvām degvielām, kuras definētas Regulas (ES) .../2018 [regulas priekšlikums COM(2018)0284] 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā, maksimālo pieļaujamo svaru palielina par papildu svaru, kas vajadzīgs alternatīvās degvielas tehnoloģijai, bet ne vairāk kā par 1 tonnu.

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.2.6. *Bezemisiju transportlīdzekļu kombinācijām maksimālo pieļaujamo svaru palielina par papildu svaru, kas vajadzīgs bezemisiju tehnoloģijām atkarībā no transportlīdzekļa bezemisiju diapazona, bet ne vairāk kā par 2 tonnām. Komisija vēlākais līdz 2019. gada 1. jūlijam pieņem formulu nepieciešamā svara aprēķināšanai.”*

<sup>(1a)</sup> Padomes 1996. gada 25. jūlija Direktīva 96/53/EK, 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.).

### Grozījums Nr. 67

#### Regulas priekšlikums

#### I pielikums – 2. punkts – 2.3. apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.3. *Regulas 5. pantā minētā bezemisiju un mazemisiju koeficienta aprēķināšana*

svītrots

*Katram ražotājam un katrā kalendārajā gadā 5. pantā norādīto bezemisiju un mazemisiju koeficientu (ZLEV) aprēķina šādi:*

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

kur:

*V ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 4. panta a) punktu.*

*V<sub>conv</sub> ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits (izņemot visus profesionālos transportlīdzekļus) saskaņā ar 4. panta a) punktu, izņemot bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus;*

*V<sub>zlev</sub> ir V<sub>in</sub> un V<sub>out</sub> summa,*

kur:

[formula]

*un [formula] ir visu tādu jaunu bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu summa, kuru raksturlielumi noteikti 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunktā;*

[formula]

*CO<sub>2v</sub> ir bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļa v īpatnējās CO<sub>2</sub> emisijas (g/km), kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;*

*V<sub>out</sub> ir 2. panta 1. punkta otrajā daļā norādīto kategoriju bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits, kas reizināts ar 2, un maksimāli 1,5 % no V<sub>conv</sub>.*

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

**Grozījums Nr. 68****Regulas priekšlikums****I pielikums – 2. punkts – 2.7. apakšpunkts– formula**

Komisijas ierosinātais teksts

$$CO2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

kur:

 $\sum_{sg}$  ir visu apakšgrupu summa;**ZLEV ir vērtība, kas noteikta 2.3. punktā;**share<sub>sg</sub> ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;MPW<sub>sg</sub> ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā;avgCO2<sub>sg</sub> ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā.

Grozījums

$$CO2 = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

kur:

 $\sum_{sg}$  ir visu apakšgrupu summa;share<sub>sg</sub> ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;MPW<sub>sg</sub> ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā;avgCO2<sub>sg</sub> ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā.**Grozījums Nr. 69****Regulas priekšlikums****I pielikums – 4. punkts – 1. daļa – formula – 1. rinda**

Komisijas ierosinātais teksts

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

Grozījums

$$T = ZLEV\_benchmark\_factor * \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

**Grozījums Nr. 70****Regulas priekšlikums****I pielikums – 4. punkts – 1. daļa – formula – 4. rinda**

Komisijas ierosinātais teksts

rf ir CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājs (%), kas konkrētajam kalendārajam gadam norādīts 1. panta a) un b) punktā;

Grozījums

rf ir CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķrādītājs (%), kas konkrētajam kalendārajam gadam norādīts 1. panta **pirmās daļas** a) un b) punktā;

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

### Grozījums Nr. 71

#### Regulas priekšlikums

#### I pielikums – 4. punkts – 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Periodā no 2025. gada līdz 2029. gadam  $ZLEV\_benchmark\_factor$  ir  $(1+y-x)$ , izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,03 vai mazāka par 0,97 — tādā gadījumā  $ZLEV\_benchmark\_factor$  ir attiecīgi 1,03 vai 0,97,

kur:

$x$  ir 5 %;

$y$  ir bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvars ražotāja jauno reģistrēto lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparkā, ko aprēķina kā summu tādu  $N$  kategorijas bezemisiju transportlīdzekļu kopējam skaitam, kuri nav Regulas (ES) Nr. 510/2011 darbības jomā un kuri neatbilst 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunktā noteiktajām īpašībām, un tādu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kopējam skaitam, kuri atbilst 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunktā noteiktajām īpašībām, kur katru no tiem skaita kā  $ZLEV\_specific$  saskaņā ar turpmāk sniegto formulu, dalot ar attiecīgajā kalendārajā gadā reģistrēto transportlīdzekļu kopējo skaitu;

$ZLEV\_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$ , kur:

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

$rCO_{2sg}$  ir vērtība, kas noteikta 3. sadaļā.

### Grozījums Nr. 72

#### Regulas priekšlikums

#### I pielikums – 4. punkts – 1.b daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Attiecībā uz 2030. gadu  $ZLEV\_benchmark\_factor$  ir  $(1+y-x)$ , izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,05 — tādā gadījumā  $ZLEV\_benchmark\_factor$  ir 1,05;

Trešdiena, 2018. gada 14. novembra

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ja šī summa ir no 1,0 līdz 0,98, ZLEV\_benchmark\_factor ir 1,0;

ja šī summa ir mazāka nekā 0,95, ZLEV\_benchmark\_factor ir 0,95;

kur:

x ir 20 %, ņemot vērā saskaņā ar 13. pantu veikto pārskatīšanu;

y ir bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvars ražotāja jauno reģistrēto lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparkā, ko aprēķina kā summu tādu N kategorijas bezemisiju transportlīdzekļu kopējam skaitam, kuri nav Regulas (ES) Nr. 510/2011 darbības jomā un kuri neatbilst 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunktā noteiktajām īpašībām, un tādu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kopējam skaitam, kuri atbilst 2. panta 1. punkta a)–d) apakšpunktā noteiktajām īpašībām, kur katru no tiem skaita kā ZLEV\_specific saskaņā ar turpmāk sniegto formulu, dalot ar attiecīgajā kalendārajā gadā reģistrēto transportlīdzekļu kopējo skaitu;

$ZLEV\_specific = 1 - (CO2_v / (0,5 * rCO2_{sg}))$ , kur:

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

$rCO2_{sg}$  ir vērtība, kas noteikta 3. sadaļā.