I

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta)

REGULAS

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

(2009. gada 23. aprīlis),

ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO_2 emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

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

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

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

tā kā:

(1) Šīs regulas mērķis ir noteikt emisiju standartus jauniem vieglajiem automobiļiem, kas reģistrēti Kopienā, tādējādi īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO_2 emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem un tajā pašā laikā nodrošinot pareizu iekšējā tirgus darbību.

(2) ANO Vispārējā konvencijā par klimata pārmaiņām, kuru Eiropas Kopienas vārdā apstiprināja ar Padomes Lēmumu 94/69/EK ([3]), noteikts, ka visas puses sagatavo un īsteno valsts un attiecīgā gadījumā reģionālās programmas, kuras ietver pasākumus klimata pārmaiņu mazināšanai. Šajā sakarā Komisija 2007. gada janvārī ierosināja, ka starptautisko sarunu kontekstā Eiropas Savienībai būtu jānosaka mērķis – attīstītajām valstīm līdz 2020. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt par 30 % (salīdzinot ar 1990. gadu) – un ka Eiropas Savienībai pašai būtu cieši jāapņemas patstāvīgi līdz 2020. gadam vismaz par 20 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas (salīdzinot ar 1990. gadu) neatkarīgi no citu attīstīto valstu sasniegtā samazinājuma. Šo mērķi apstiprināja Eiropas Parlaments un Padome.

(3) No minētajām saistībām izriet, ka visām dalībvalstīm būs ievērojami jāsamazina arī emisijas no vieglajiem automobiļiem. Lai panāktu vajadzīgos būtiskos samazinājumus, būtu jāīsteno politika un pasākumi dalībvalstu un Kopienas mērogā ne tikai automobiļu rūpniecības un enerģētikas nozarē, bet arī visās Kopienas tautsaimniecības nozarēs. Autotransporta nozare ir otra lielākā siltumnīcefekta gāzu radītāja Eiropas Savienībā, un tās radītās emisijas turpina palielināties. Ja autotransporta nozares ietekme uz klimata pārmaiņām turpinās palielināties, ļoti ievērojami tiktu mazināti tie panākumi, kas cīņā ar klimata pārmaiņām gūti citās nozarēs, samazinot emisijas.

(4) CO_2 samazināšanas prasību izpildē vadoties pēc Kopienas mērķiem, kas noteikti jauniem vieglajiem automobiļiem, ražotāji varēs plānot ar lielāku noteiktību un elastīgāk, nekā vadoties pēc atsevišķiem valsts samazināšanas mērķiem. Nosakot emisiju standartus, ir svarīgi ņemt vērā, kā tie ietekmēs tirgus un ražotāju konkurētspēju, uzņēmējdarbības tiešās un netiešās izmaksas un arvien lielāko labumu, ko gūs, stimulējot inovācijas un samazinot enerģijas patēriņu.

([1]) OV C 77, 31.3.2009., 1. lpp.

([2]) Eiropas Parlamenta 2008. gada 17. decembra Atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts) un Padomes 2009. gada 6. aprīļa Lēmums.

([3]) OV L 33, 7.2.1994., 11. lpp.

(5) Šī regulas pamatā ir vispāratzīts Kopienā reģistrētu automobiļu CO_2 emisiju mērīšanas un monitoringa process, kurš atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumam Nr. 1753/2000/EK (2000. gada 22. jūnijs), ar ko izveido sistēmu jaunu vieglo automobiļu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas monitoringam [1]. Ir svarīgi, lai, nosakot CO_2 emisiju samazināšanas prasības, transportlīdzekļu ražotājiem visā Kopienā arī turpmāk būtu iespēja prognozēt un droši plānot par visiem jaunajiem automobiļiem Kopienā.

(6) Komisija 1995. gadā pieņēma Kopienas stratēģiju automobiļu CO_2 emisiju samazināšanai. Šīs stratēģijas pamatā ir trīs pīlāri: brīvprātīga automobiļu nozares pārstāvju apņemšanās samazināt emisijas, uzlabojumi patērētājiem paredzētajā informācijā un fiskāli veicināšanas pasākumi automobiļiem ar ekonomisku degvielas patēriņu.

(7) Eiropas Autotransporta ražotāju apvienība (EARA) 1998. gadā apņēmās līdz 2008. gadam samazināt pārdoto jauno automobiļu vidējo emisiju rādītāju līdz 140 g CO_2/km, un Japānas Autotransporta ražotāju apvienība (JARA) un Korejas Autotransporta ražotāju apvienība (KARA) 1999. gadā apņēmās līdz 2009. gadam samazināt pārdoto jauno automobiļu vidējās emisijas līdz 140 g CO_2/km. Šīs saistības tika atzītas ar Komisijas Ieteikumu 1999/125/EK (1999. gada 5. februāris) par CO_2 emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem [2] (EARA), Komisijas Ieteikumu 2000/303/EK (2000. gada 13. aprīlis) par CO_2 emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem (KARA) [3] un Komisijas Ieteikumu 2000/304/EK (2000. gada 13. aprīlis) par CO_2 emisiju mazināšanu no pasažieru automobiļiem (JARA) [4].

(8) Komisija 2007. gada 7. februārī vienlaikus pieņēma divus Paziņojumus – "Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO_2 emisiju samazināšanai" un "Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam, *CARS 21*". Paziņojumos uzsvērts, ka panākts progress, lai līdz 2008./2009. gadam sasniegtu mērķi – 140 g CO_2/km –, un ka Kopienas mērķis – 120 g CO_2/km – netiks sasniegts bez papildu pasākumiem.

(9) Komisija ierosināja integrētu pieeju, lai līdz 2012. gadam sasniegtu Kopienas mērķi – 120 g CO_2/km –, un paziņoja, ka Komisija ierosinās regulējumu, lai, galveno uzmanību pievēršot obligātai CO_2 emisiju samazināšanai, sasniegtu Kopienas mērķi visu jauno automobiļu vidējo emisiju rādītājus samazināt līdz 130 g CO_2/km, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģijas. Atbilstīgi ražotāju brīvprātīgas apņemšanās pieejai tas attiecas uz elementiem, ko ņem vērā, mērot vieglo automobiļu CO_2 emisijas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (*Euro 5* un *Euro 6*) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai [5]. Ar citiem tehniskiem uzlabojumiem un plašāku biodegvielas ilgtspējīgu izmantošanu panāks turpmāku samazinājumu par 10 g CO_2/km vai līdzvērtīgu, ja tehniski tas būs vajadzīgs.

(10) Attiecībā uz jaunu automobiļu vidējiem radītājiem, nosakot regulējumu mērķa sasniegšanai, būtu jānodrošina, lai emisiju samazināšanas mērķi neietekmētu konkurenci, atbilstu sociālās vienlīdzības principiem, būtu ilgtspējīgi un ņemtu vērā Eiropas autoražotāju daudzveidību, būtu taisnīgi un neradītu tiem nepamatotus konkurences traucējumus. Tiesiskajam regulējumam vajadzētu būt saderīgam ar vispārējo mērķi sasniegt Kopienas Kioto mērķus, un tas būtu jāpapildina ar citiem tādiem instrumentiem, kas vairāk saistīti ar izmantošanu, kā automobiļu un enerģijas nodokļu diferencēšana.

(11) Eiropas Savienības vispārējā budžetā būtu jānodrošina pienācīgs finansējums, lai sekmētu tādu tehnoloģiju izstrādi, kas paredzētas CO_2 emisijas samazināšanai no sauszemes transportlīdzekļiem.

(12) Lai saglabātu automobiļu tirgus dažādību un tā spēju apmierināt dažādu patērētāju vajadzības, CO_2 mērķis attiecībā uz vieglajiem automobiļiem būtu jānosaka saskaņā ar lineāru automobiļu lietderības funkciju. Lai raksturotu šo lietderību, atbilstīgs parametrs ir masa, kas dod priekšstatu par pašreizējām emisijām un tādējādi ļauj noteikt reālistiskākus un konkurenci neietekmējošus mērķus. Turklāt dati par masu ir pieejami uzreiz. Būtu jāapkopo dati par tādiem alternatīviem lietderības parametriem kā balstvirsma (šķērsbāze × garenbāze), lai pieeju, kuras pamatā ir lietderības noteikšana, varētu novērtēt ilgākā laikposmā. Komisijai līdz 2014. gadam būtu jāpārskata datu pieejamība un vajadzības gadījumā jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikums par lietderības parametru pielāgošanu.

(13) Regulas mērķis ir dot stimulu automobiļu ražotājiem ieguldīt jaunās tehnoloģijās. Ar šo regulu tiek aktīvi veicināta ekoloģiskā inovācija, un tajā ņemta vērā turpmāka tehnikas attīstība. Jo īpaši būtu jāveicina inovatīvu piedziņas tehnoloģiju izstrāde, jo tās rada ievērojami mazāk emisiju nekā ierastie vieglie automobiļi. Tādējādi tiek veicināta ilgtermiņa Eiropas rūpniecības konkurētspēja un kvalitatīvu darba vietu radīšana. Komisijai būtu jāapsver iespēja saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 14. panta 3. punktu testa procedūru pārskatā iekļaut ekoinovācijas pasākumus, ņemot vērā šādas iekļaušanas tehnisko un saimniecisko ietekmi.

[1] OV L 202, 10.8.2000., 1. lpp.
[2] OV L 40, 13.2.1999., 49. lpp.
[3] OV L 100, 20.4.2000., 55. lpp.
[4] OV L 100, 20.4.2000., 57. lpp.
[5] OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

(14) Atzīstot ārkārtīgi augstās pētniecības un izstrādes, kā arī vienības ražošanas izmaksas, kas radīsies, ieviešot tirgū agrīno paaudžu ļoti maza oglekļa emisiju apjoma transportlīdzekļu tehnoloģijas pēc tam, kad stāsies spēkā šī regula, tajā ir ietverti arī konkrēti pagaidu noteikumi, kurus piemēros, lai paātrinātu un veicinātu ārkārtīgi maza oglekļa emisiju apjoma transportlīdzekļu ieviešanu Kopienas tirgū to sākotnējos tirdzniecības posmos.

(15) Izmantojot atsevišķus alternatīvus degvielas veidus, var ievērojami samazināt CO_2 emisijas visā degvielas aprites ciklā no ieguves līdz patēriņam. Tāpēc šajā regulā ir īpaši noteikumi, kas iekļauti, lai veicinātu ar atsevišķiem alternatīvās degvielas veidiem darbināmu transportlīdzekļu turpmāku laišanu Kopienas tirgū.

(16) Lai panāktu atbilstību pieejai, kas pieņemta atbilstīgi Komisijas CO_2 un automobiļu stratēģijai, jo īpaši saistībā ar ražotāju apvienību brīvprātīgu apņemšanos, mērķis būtu jānosaka attiecībā uz jauniem vieglajiem automobiļiem, kas pirmo reizi reģistrēti Kopienā un kas (izņemot uz laiku, lai izvairītos no ļaunprātīgas izmantošanas) iepriekš nav reģistrēti ārpus tās.

(17) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai [1], izveidoja saskaņotu regulējumu, kurš ietver administratīvus noteikumus un vispārējas tehniskas prasības, visu tādu jaunu transportlīdzekļu apstiprināšanai, uz ko tā attiecas. Tiesību subjektam, kas atbild par minētās direktīvas ievērošanu, vajadzētu būt tam pašam tiesību subjektam, kurš atbild par visiem tipa apstiprināšanas procesa aspektiem atbilstīgi minētajai direktīvai un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu.

(18) Tipa apstiprināšanas nolūkiem īpašas prasības attiecas uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, tādēļ tie nebūtu jāiekļauj šīs regulas darbības jomā. Transportlīdzekļus, kas pirms šīs regulas stāšanās spēkā ir klasificēti M_1 kategorijā un ražoti tieši komerciālām vajadzībām, lai tajos varētu iecelt ratiņkrēslus, un atbilst Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma speciālā transportlīdzekļa definīcijai, arī nevajadzētu iekļaut šīs regulas darbības jomā atbilstīgi Kopienas politikai attiecībā uz palīdzību personām ar invaliditāti.

(19) Ražotājiem vajadzētu būt iespējai pielāgoties, un tiem būtu jāļauj pieņemt lēmumus, kā sasniegt mērķus saskaņā ar šo regulu, un vai nu ievērot tikai vidējo kopējo emisiju rādītāju par visiem jaunajiem automobiļiem, vai arī sasniegt CO_2 mērķus attiecībā uz katru atsevišķu automobili. Tādēļ no ražotājiem būtu jāprasa nodrošināt, lai visu jaunu vieglo automobiļu, kas reģistrēti Kopienā un par ko tie ir atbildīgi, vidējās īpatnējās CO_2 emisijas nepārsniedz vidējo emisiju mērķi, kas noteikti minētajiem automobiļiem. Šī prasība būtu jāievieš pakāpeniski laika posmā no 2012. līdz 2015. gadam, lai veicinātu pāreju.

(20) Nav pareizi izmantot vienu un to pašu metodi, lai noteiktu emisiju samazināšanas mērķus lielajiem un mazajiem ražotājiem, ko uzskata par neatkarīgiem saskaņā ar šajā regulā noteiktajiem kritērijiem. Šiem mazajiem ražotājiem būtu jānosaka citi emisiju samazināšanas mērķi atbilstīgi šā ražotāja transportlīdzekļu tehnoloģiskajam potenciālam samazināt īpatnējās CO_2 emisijas un ņemot vērā attiecīgo tirgus segmentu īpatnības. Šī atkāpe būtu jāievēro I pielikuma īpatnējo emisiju mērķu pārskatīšanā, kas jāpaveic līdz 2013. gada sākumam.

(21) Specifisko modeļu ražotājiem būtu jāļauj izmantot alternatīvo mērķi, kas ir par 25 % zemāks nekā to vidējās īpatnējās CO_2 emisijas 2007. gadā. Līdzīgs mērķis būtu jānosaka, ja nav informācijas par ražotāja vidējām īpatnējām emisijām 2007. gadā. Šī atkāpe būtu jāievēro I pielikuma īpatnējo emisiju mērķu pārskatīšanā, kas jāpaveic līdz 2013. gada sākumam.

(22) Nosakot vidējās īpatnējās CO_2 emisijas visiem jaunajiem Kopienā reģistrētajiem automobiļiem, par kuriem ražotājs ir atbildīgs, būtu jāņem vērā visi automobiļi neatkarīgi no to svara vai citiem rādītājiem. Lai gan Regula (EK) Nr. 715/2007 neattiecas uz vieglajiem automobiļiem, kuru atsauces masa nepārsniedz 2 610 kg un kuru tipa apstiprinājumu nevar paplašināt atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam, šo automobiļu radītās emisijas būtu jāmēra saskaņā ar to pašu mērīšanas procedūru, ko saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 692/2008 [2] piemēro vieglajiem automobiļiem. Iegūtās CO_2 emisiju vērtības būtu jānorāda transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā, lai transportlīdzekli varētu iekļaut monitoringa shēmā.

(23) Lai ražotāji varētu pielāgoties nolūkā sasniegt savus mērķus, uz ko attiecas šī regula, tie var atklāti, pārredzami un bez diskriminācijas vienoties par grupas izveidošanu. Vienošanās par grupas izveidošanu termiņam nevajadzētu pārsniegt piecus gadus, bet to var pagarināt. Ja ražotāji apvienojas grupā, būtu jāuzskata, ka ražotāji ir sasnieguši mērķus atbilstīgi šai regulai, ja visas grupas vidējās emisijas nepārsniedz grupas emisiju mērķus.

[1] OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

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

(24) Vajadzīgs vienkāršs atbilstības ievērošanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi tiek sasniegti.

(25) Īpatnējās CO_2 emisijas no jauniem vieglajiem automobiļiem mēra pēc Kopienā saskaņotas metodikas, kas izklāstīta Regulā (EK) Nr. 715/2007. Lai iespējami samazinātu šīs regulas administratīvo slogu, atbilstība būtu jāmēra, atsaucoties uz tādiem datiem par jaunu automobiļu reģistrāciju Kopienā, ko apkopojušas dalībvalstis un kas paziņoti Komisijai. Lai nodrošinātu konsekvenci attiecībā uz datiem, kas izmantoti atbilstības novērtēšanai, iespējami vairāk būtu jāsaskaņo noteikumi par šo datu apkopošanu un paziņošanu.

(26) Direktīvā 2007/46/EK paredzēts, ka ražotājiem jāizdod atbilstības sertifikāts, kam jābūt pievienotam katram jaunam vieglajam automobilim, un ka dalībvalstīm jaunu vieglo automobili jāatļauj reģistrēt un nodot ekspluatācijā tikai tad, ja tam ir derīgs atbilstības sertifikāts. Dalībvalstu apkopotajiem datiem būtu jāatbilst datiem atbilstības sertifikātā, ko ražotājs izdevis vieglajam automobilim, un to pamatā vajadzētu būt tikai šim sertifikātam. Ja dalībvalstis pamatotu iemeslu dēļ neizmantotu atbilstības sertifikātu, lai pabeigtu jauna vieglā automobiļa reģistrācijas procesu un nodošanu ekspluatācijā, tām būtu jāveic vajadzīgie pasākumi, kas nodrošina pienācīgi precīzu uzraudzības procedūru. Atbilstības sertifikātu dati būtu jāiekļauj Kopienas standarta datubāzē. Tā būtu jāizmanto kā vienīgais uzziņas avots, lai dalībvalstīm atvieglotu reģistrācijas datu apkopošanu, ja transportlīdzekļus reģistrē pirmo reizi.

(27) Tas, kā ražotājs ievēro mērķus saskaņā ar šo regulu, būtu jānovērtē Kopienas līmenī. Ražotājiem, kam vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz ar šo regulu atļautās emisijas, sākot ar 2012. gada, par katru kalendāro gadu būtu jāmaksā par pārsniegtajām emisijām. Šai maksai būtu jāmainās atbilstoši tam, cik lielā mērā ražotāji atkāpjas no sava mērķa. Tai ar laiku būtu jākļūst lielākai. Lai pietiekami stimulētu tādu pasākumu pieņemšanu, kuru mērķis ir samazināt vieglo automobiļu īpatnējās CO_2 emisijas, maksai būtu jāatbilst tehnoloģiju izmaksām. Maksas par pārsniegtajām emisijām būtu jāuzskata par Eiropas Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.

(28) Jebkuri pasākumi, ko dalībvalstis var saglabāt vai ieviest atbilstīgi Līguma 176. pantam, nedrīkstētu – ņemot vērā šīs regulas mērķi un ar to noteiktās procedūras – paredzēt papildu vai stingrākas sankcijas ražotājiem, kuri neizpilda viņiem šajā regulā noteiktos mērķus.

(29) Šai regulai nevajadzētu ierobežot Kopienas konkurences noteikumu pilnīgu piemērošanu.

(30) Komisijai būtu jāapsver jauna kārtība ilgtermiņa mērķa sasniegšanai, īpaši attiecībā uz līknes slīpumu, lietderības parametru un maksu par pārsniegtajām emisijām.

(31) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību [1].

(32) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro grozīt monitoringa un ziņošanas prasības, ņemot vērā pieredzi šīs regulas piemērošanā, lai noteiktu metodes maksas iekasēšanai par pārsniegtajām emisijām un lai pieņemtu sīki izstrādātus noteikumus attiecībā uz atkāpi dažiem ražotājiem un pielāgotu I pielikumu, lai ņemtu vērā Kopienā reģistrēto jauno vieglo automobiļu masas izmaiņas un atspoguļotu izmaiņas reglamentētajā pārbaudes procedūrā īpatnējo CO_2 emisiju izmērīšanai. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia*, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

(33) Vienkāršības un lielākas juridiskās noteiktības labad būtu jāatceļ Lēmums Nr. 1753/2000/EK.

(34) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi – proti, noteikt CO_2 emisiju prasības jauniem vieglajiem automobiļiem, lai nodrošinātu iekšējā tirgus pareizu darbību un sasniegtu Savienības kopējo mērķi samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka ierosinātās darbības apjoma un ietekmes dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un mērķi

Ar šo regulu nosaka CO_2 emisiju prasības jauniem vieglajiem automobiļiem, lai nodrošinātu iekšējā tirgus pareizu darbību un sasniegtu Eiropas Kopienas kopējo mērķi samazināt jauno auto-

[1] OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

mobiļu vidējo emisiju rādītāju līdz 120 g CO_2/km. Šajā regulā paredzēts, ka, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģijas, visu jauno vieglo automobiļu vidējās emisijas būs 130 g CO_2/km, ko nosaka atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem, un inovatīvām tehnoloģijām.

Šī regula nosaka mērķi attiecībā uz jauniem automobiļiem – vidējo emisiju rādītāju līdz 95 g CO_2/km –, kas jāpiemēro no 2020. gada saskaņā ar 13. panta 5. punktu.

Šai regulai sekos papildu pasākumi, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO_2/km, kas ir daļa no Kopienas integrētās pieejas.

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz M_1 kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā (vieglie automobiļi), kuri pirmo reizi reģistrēti Kopienā un kuri iepriekš nav reģistrēti ārpus Kopienas (jauni vieglie automobiļi).

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

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

3. pants

Definīcijas

1. Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

a) "vidējās īpatnējās CO_2 emisijas" attiecībā uz ražotāju ir visu to jauno vieglo automobiļu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, kuriem tas ir ražotājs;

b) "atbilstības sertifikāts" ir Direktīvas 2007/46/EK 18. pantā minētais sertifikāts;

c) "ražotājs" ir persona vai organizācija, kas atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK atskaitās apstiprinātājai iestādei par visiem EK tipa apstiprināšanas procedūras aspektiem un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu;

d) "masa" ir pašmasa automobilim ar virsbūvi tehniskā kārtībā, un tā ir norādīta atbilstības sertifikātā un definēta Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.6. punktā;

e) "balstvirsma" ir šķērsbāze, reizināta ar automobiļa garenbāzi, kā noteikts atbilstības sertifikātā un definēts Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.1. un 2.3. punktā;

f) "īpatnējās CO_2 emisijas" ir vieglā automobiļa CO_2 emisijas, kas izmērītas atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 un atbilstības sertifikātā norādītas kā CO_2 emisiju masa (kombinētā). Attiecībā uz vieglajiem automobiļiem, kuru tips nav apstiprināts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, "īpatnējās CO_2 emisijas" ir CO_2 emisijas, ko mēra saskaņā ar tādām pašām mērīšanas procedūrām, kā attiecībā uz vieglajiem automobiļiem noteikts Regulā (EK) Nr. 692/2008, vai saskaņā ar procedūrām, kuras Komisija pieņēmusi, lai noteiktu CO_2 emisijas šādiem vieglajiem automobiļiem;

g) "īpatnējo emisiju mērķis" attiecībā uz ražotāju ir katra jauna vieglā automobiļa, kam tas ir ražotājs, vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, kuras atļautas atbilstīgi I pielikumam, vai, ja saskaņā ar 11. pantu ražotājam piešķir atkāpi, īpatnējo CO_2 emisiju mērķis, kas noteikts atbilstīgi minētajai atkāpei.

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

a) uzņēmumi, kuros ražotājam ir tieši vai netieši:

— vairāk nekā puse balsu,

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

— tiesības vadīt uzņēmuma darījumus;

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

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

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

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

4. pants

Īpatnējo emisiju mērķi

Kalendārajā gadā, kas sākas 2012. gada 1. janvārī, un nākamajos kalendārajos gados visi vieglo automobiļu ražotāji nodrošina, ka vidējās īpatnējās CO_2 emisijas nepārsniedz īpatnējo emisiju mēr-

ķi, kas noteikts atbilstīgi I pielikumam vai, ja saskaņā ar 11. pantu ražotājam piešķir atkāpi, atbilstīgi minētajai atkāpei.

Lai noteiktu katra ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, ņem vērā turpmāk norādītās procentuālās vērtības attiecībā uz katru ražotāja jauno vieglo automobili, kas reģistrēts attiecīgajā gadā:

— 2012. gadā: 65 %,

— 2013. gadā: 75 %,

— 2014. gadā: 80 %,

— no 2015. gada: 100 %.

5. pants

Superkredīti

Aprēķinot vidējo īpatnējo CO_2 emisiju, katru jauno vieglo automobili, kuram īpatnējā CO_2 emisija nepārsniedz 50 g CO_2/km, skaita kā:

— 3,5 automobiļus 2012. gadā,

— 3,5 automobiļus 2013. gadā,

— 2,5 automobiļus 2014. gadā,

— 1,5 automobiļus 2015. gadā,

— 1 automobili 2016. gadā.

6. pants

Īpatnējās emisijas apjoma mērķis alternatīvās degvielas dzinēja transportlīdzekļiem

Lai noteiktu, vai ražotāji ievēro 4. pantā minētos īpatnējo emisiju mērķus, īpatnējo CO_2 emisiju daudzums katram transportlīdzeklim, kas izstrādāts, lai varētu darboties ar maisījumu, kurā ir benzīns ar 85 % etanola ("E85"), kas atbilst attiecīgo Kopienas tiesību aktu vai Eiropas tehniskajiem standartiem, līdz 2015. gada 31. decembrim ir jāsamazina par 5 %, jo biodegvielas izmantošanas dēļ tam ir lielākas tehnoloģiskās un emisiju samazināšanas spējas. Šo samazinājumu piemēro vienīgi gadījumos, ja vismaz 30 % no degvielas uzpildes stacijām tajā dalībvalstī, kurā attiecīgais transportlīdzeklis ir reģistrēts, piedāvā alternatīvu degvielu, kas atbilst attiecīgajos Kopienas tiesību aktos noteiktajiem biodegvielu ilgtspējības kritērijiem.

7. pants

Apvienošanās grupā

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

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

a) ražotāji, kurus iekļaus grupā;

b) ražotājs, kas izvirzīts par grupas vadītāju, būs grupas kontaktpersona un atbildēs par to pārsniegto emisiju maksu samaksāšanu, kuras saskaņā ar 9. pantu noteiktas grupai; un

c) pierādījumi, ka grupas vadītājs varēs izpildīt b) apakšpunktā minētos pienākumus.

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

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

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

a) vidējās īpatnējās CO_2 emisijas;

b) īpatnējo emisiju mērķis;

c) kopējais reģistrēto transportlīdzekļu skaits.

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

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

8. pants

Vidējo emisiju monitorings un ziņošana par tām

1. Saskaņā ar II pielikuma A daļu par kalendāro gadu, kas sākas 2010. gada 1. janvārī, un katru nākamo kalendāro gadu dalībvalsts fiksē informāciju par katru jaunu vieglo automobili, kas reģistrēts tās teritorijā. Šī informācija ir pieejama ražotājiem un viņu izraudzītajiem importētājiem vai pārstāvjiem katrā dalībvalstī. Dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka par reģistrāciju atbildīgo iestāžu darbība ir pārredzama. Katra dalībvalsts nodrošina, ka īpatnējās CO_2 emisijas vieglajiem automobiļiem, kuriem nav tipa apstiprinājuma saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, tiek mērītas un reģistrētas atbilstības sertifikātā.

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

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

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

a) vidējās īpatnējās CO_2 emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;

b) īpatnējo emisiju mērķi iepriekšējā kalendārajā gadā; un

c) starpību starp ražotāja vidējām īpatnējām CO_2 emisijām iepriekšējā kalendārajā gadā un tā īpatnējo emisiju mērķi minētajā gadā.

Komisija katram ražotājam paziņo provizorisko aprēķinu par attiecīgo ražotāju. Paziņojums ietver datus par katru dalībvalsti par jauno reģistrēto vieglo automobiļu skaitu un to īpatnējām CO_2 emisijām.

Reģistrs ir publiski pieejams.

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

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

6. Ja pēc tam, kad izdarīts 5. pantā minētais aprēķins par 2010. vai 2011. gadu, Komisijai šķiet, ka ražotāja vidējās CO_2 īpatnējās emisijas minētajā gadā pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķi minētajām gadam, Komisija to paziņo ražotājam.

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

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

9. Saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru Komisija var pieņemt sīki izstrādātus noteikumus par monitoringu un datu paziņošanu saskaņā ar šo pantu un par II pielikuma piemērošanu.

Ņemot vērā pieredzi, kas gūta šīs regulas piemērošanā, Komisija var grozīt II pielikumu. Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, pieņem saskaņā ar 14. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

9. pants

Maksa par pārsniegtajām emisijām

1. Sākot ar 2012. gadu, katru kalendāro gadu Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām ražotājam vai – grupas gadījumā – grupas vadītājam, ja ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķi attiecīgajā gadā.

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

a) no 2012. līdz 2018. gadam:

i) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par vairāk nekā 3 g CO_2/km:

((pārsniegtās emisijas – 3 g CO_2/km) × 95 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 25 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) × jauno vieglo automobiļu skaits;

ii) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par vairāk nekā 2 g CO_2/km, bet nepārsniedz 3 g CO_2/km:

((pārsniegtās emisijas – 2 g CO_2/km) × 25 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) × jauno vieglo automobiļu skaits;

iii) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par vairāk nekā 1 g CO_2/km, bet nepārsniedz 2 g CO_2/km:

((pārsniegtās emisijas – 1 g CO_2/km) × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) × jauno vieglo automobiļu skaits;

iv) ja ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz īpatnējo emisiju mērķi par ne vairāk kā 1 g CO_2/km:

(Pārsniegtās emisijas × 5 EUR/g CO_2/km) × jauno vieglo automobiļu skaits;

b) no 2019. gada:

(pārsniegtās emisijas × 95 EUR/g CO_2/km) × jauno vieglo automobiļu skaits.

Šā panta nolūkā "pārsniegtās emisijas", kuras nosaka atbilstīgi 4. pantam, ir grami uz kilometru, kas ir pozitīvs skaitlis, par kuru ražotāja vidējās īpatnējās emisijas, ņemot vērā CO_2 emisiju samazinājumu saistībā ar apstiprinātām inovatīvām tehnoloģijām, pārsniedza tā īpatnējo emisiju mērķi kalendārajā gadā un kurš noapaļots līdz tuvākajām trim zīmēm aiz komata, un "jaunu vieglo automobiļu skaits" ir jaunu vieglo automobiļu skaits, kam tas ir ražotājs un kas minētajā gadā ir reģistrēti saskaņā ar 4. pantā noteiktajiem spēkā esošiem kritērijiem.

3. Komisija nosaka metodes 1. punktā minēto emisiju pārsniegšanas maksu iekasēšanai.

Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, papildinot to, pieņem saskaņā ar 14. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

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

10. pants

Informācijas publicēšana par ražotājiem

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

a) īpatnējo emisiju mērķi iepriekšējā kalendārajā gadā;

b) vidējās īpatnējās CO_2 emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;

c) iepriekšējā kalendārā gada vidējo īpatnējo CO_2 emisiju un attiecīgā gada īpatnējo emisiju mērķa starpību;

d) vidējās īpatnējās CO_2 emisijas visiem jaunajiem vieglajiem automobiļiem Kopienā iepriekšējā kalendārajā gadā; un

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

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

11. pants

Atkāpe atsevišķiem ražotājiem

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

a) kurš nav daļa no saistītu ražotāju grupas; vai

b) kurš ir daļa no saistīto ražotāju grupas, kas kopumā ir atbildīga par mazāk nekā 10 000 Kopienā kalendārajā gadā reģistrētiem jauniem vieglajiem automobiļiem; vai

c) kurš ir daļa no saistītu ražotāju grupas, bet tam ir savas ražošanas iekārtas un projektēšanas centrs.

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

a) ražotāja nosaukumu un kontaktpersonu;

b) pierādījumus, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi;

c) informāciju par vieglajiem automobiļiem, ko tas ražo, arī par šo vieglo automobiļu masu un īpatnējām CO_2 emisijām; un

d) īpatnējo emisiju mērķi, kas atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp tā ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO_2 emisijas, un ņemot vērā ražotā automobiļa tipa tirgus īpašības.

3. Komisija piešķir ražotājam īpašo atkāpi, ja uzskata, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi, un atzīst, ka ražotāja ierosinātais īpatnējo CO_2 emisiju samazināšanas mērķis atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp tā ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO_2 emisijas, un ņemot vērā ražotā automobiļa tipa tirgus īpašības. Atkāpi piemēro no tā gada 1. janvāra, kurš ir pēc atkāpes piešķiršanas dienas.

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

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

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

b) mērķi, kurš ir 25 % samazinājums no vidējām īpatnējām CO_2 emisijām 2007. gadā vai – ja pieteikumu iesniedz vairāki saistīti uzņēmumi – 25 % vidējais samazinājums no visu šo uzņēmumu vidējām īpatnējām CO_2 emisijām 2007. gadā.

Ja nav informācijas par ražotāja vidējām īpatnējām CO_2 emisijām 2007. gadā, Komisija nosaka līdzvērtīgu samazināšanas mērķi, kas pamatots ar labākām pieejamām CO_2 emisiju samazināšanas tehnoloģijām, kuras izmanto pielīdzināmas masas vieglajos automobiļos un ņemot vērā attiecīgā automobiļa tipa tirgus īpašības. Šo mērķi pieteikuma iesniedzējs izmanto b) apakšpunkta vajadzībām.

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

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

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

7. Ja ražotājs nesasniedz savu īpatnējo CO_2 emisiju samazināšanas mērķi, Komisija ražotājam nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām saskaņā ar 9. pantu.

8. Komisija var pieņemt sīki izstrādātus noteikumus 1. līdz 7. punkta īstenošanai, tostarp noteikumus par to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpi, par pieteikumu saturu un par īpatnējo CO_2 emisiju samazināšanas programmu saturu un novērtēšanu.

Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 14. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

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

12. pants

Ekoinovācijas

1. Saņemot iesniegumu no piegādātāja vai ražotāja, ņem vērā CO_2 emisiju ietaupījumu, ko panāk, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas. Šo tehnoloģiju kopējais ieguldījums ražotāja īpatnējo emisiju mērķa samazināšanā var būt līdz 7 g CO_2 /km.

2. Saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru Komisija līdz 2010. gadam pieņem sīki izstrādātus noteikumus par šādu inovatīvu tehnoloģiju apstiprināšanas kārtību. Šo sīki izstrādāto noteikumu pamatā ir šādi kritēriji attiecībā uz inovatīvajām tehnoloģijām:

a) piegādātājam vai ražotājam jābūt atbildīgam par to, ka, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas, tiek panākts CO_2 ietaupījums;

b) inovatīvajām tehnoloģijām jāsniedz pārbaudīts ieguldījums CO_2 samazināšanā;

c) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst būt piemēroti standarta pārbaudes cikla CO_2 mērījumi vai obligātie noteikumi saistībā ar papildu pasākumiem, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO_2/km, kas minēts 1. pantā vai kas ir obligāti saskaņā ar citiem Kopienas tiesību noteikumiem.

3. Piegādātājs vai ražotājs, kurš lūdz pasākumu apstiprināt kā inovatīvu tehnoloģiju, iesniedz Komisijai ziņojumu, tostarp pārbaudes ziņojumu, kuru sagatavojusi neatkarīga apstiprināta iestāde. Ja ir iespējama mijiedarbība starp šo pasākumu un citu inovatīvu tehnoloģiju, kas jau ir apstiprināta, ziņojumā min šo mijiedarbību un pārbaudes ziņojumā izvērtē, ciktāl šī mijiedarbība maina ar katru pasākumu sasniegto samazinājumu.

[1] OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.

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

13. pants

Pārskatīšana un ziņojums

1. Komisija 2010. gadā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā sniedz pārskatu par sasniegto, lai īstenotu Kopienas integrēto pieeju CO_2 emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem.

2. Līdz 2014. gada 31. oktobrim un turpmāk reizi trijos gados pieņem pasākumus, ar kuriem izdara grozījumus I pielikumā, lai pielāgotu tajā minēto M_0 skaitli, pielīdzinot to jaunu vieglo automobiļu vidējai masai iepriekšējos trijos kalendārajos gados.

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

Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, pieņem saskaņā ar 14. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

3. No 2012. gada Komisija veic ietekmes novērtējumu, lai līdz 2014. gadam, kā tas noteikts Regulas (EK) Nr. 715/2007 14. panta 3. punktā, pārskatītu CO_2 emisiju mērīšanas procedūras, kas noteiktas saskaņā ar minēto regulu. Komisija jo īpaši sniedz atbilstīgus priekšlikumus, lai pieņemtu procedūras, kurās adekvāti būtu atspoguļota automobiļu reālā situācija CO_2 emisiju jomā, un lai iekļautu apstiprinātas inovatīvas tehnoloģijas, kā noteikts 12. pantā, kuras varētu atspoguļot pārbaudes ciklā. Komisija nodrošina šo procedūru turpmāku regulāru pārskatīšanu.

No dienas, kad inovatīvās tehnoloģijas piemēro pārskatītajā CO_2 emisiju mērīšanas procedūrā, tās vairs nav jāapstiprina saskaņā ar 12. pantā noteikto procedūru.

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

5. Līdz 2013. gada 1. janvārim Komisija pabeidz pārskatīt I pielikumā paredzētos īpatnējo emisiju mērķus un 11. pantā paredzētās atkāpes, lai noteiktu:

— kārtību, ar kuru līdz 2020. gadam izmaksu ziņā efektīvi sasniegtu 95 g CO_2/km ilgtermiņa mērķi, un

— šā mērķa īstenošanas aspektus, tostarp maksu par pārsniegtajām emisijām.

Pamatojoties uz šo pārskatu un ietekmes novērtējumu, kurā novērtēta arī vispārējā ietekme uz automobiļu ražošanas nozari un ar to saistītajām nozarēm, Komisija vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumu, lai šo regulu grozītu pēc iespējas neitrālāk no konkurences viedokļa, sociāli taisnīgi un ilgtspējīgi.

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

7. Pieņem pasākumus, lai nodrošinātu I pielikumā paredzēto formulu pielāgošanu, tādējādi atspoguļojot jebkādas izmaiņas reglamentētajā pārbaudes procedūrā CO_2 īpatnējo emisiju mērīšanai.

Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, pieņem saskaņā ar 14. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

14. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota ar Lēmuma Nr. 280/2004/EK [1] 9. pantu.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

15. pants

Atcelšana

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

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

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

16. pants

Stāšanās spēkā

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

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

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
P. NEČAS

I PIELIKUMS

ĪPATNĒJO EMISIJU MĒRĶI

1. Jaunam vieglajam automobilim īpatnējās CO_2 emisijas, ko mēra gramos uz kilometru, šajā pielikumā paredzētajiem aprēķiniem nosaka pēc šādas formulas:

   a) no 2012. līdz 2015. gadam:

   īpatnējās CO_2 emisijas = $130 + a \times (M - M_0)$,

   kur:

   M = transportlīdzekļa masa kilogramos (kg),

   M_0 = 1 372,0,

   A = 0,0457;

   b) no 2016. gada:

   īpatnējas CO_2 emisijas = $130 + a \times (M - M_0)$,

   kur:

   M = transportlīdzekļa masa kilogramos (kg),

   M_0 = vērtība, kas pieņemta saskaņā ar 13. panta 2. punktu,

   A = 0,0457.

2. Ražotāja īpatnējo emisiju mērķi kalendārajam gadam aprēķina kā minētajā kalendārajā gadā reģistrēto visu to jauno vieglo automobiļu vidējās atļautās īpatnējās CO_2 emisijās, kuriem tas ir ražotājs.

II PIELIKUMS

EMISIJU MONITORINGS UN ZIŅOŠANA PAR TĀM

A DAĻA. Datu vākšana par jauniem vieglajiem automobiļiem un CO_2 monitoringa informācijas noteikšana

1. Par kalendāro gadu, kas sākas 2010. gada 1. janvārī, un katru nākamo kalendāro gadu dalībvalsts fiksē šādu informāciju par katru jaunu vieglo automobili, kurš reģistrēts tās teritorijā:

   a) ražotājs;

   b) tips, variants un versija;

   c) īpatnējās CO_2 emisijas (g/km);

   d) masa (kg);

   e) garenbāze (mm) un

   f) šķērsbāze (mm).

2. Informācija, kas minēta 1. punktā, jāizraksta no minētā vieglā automobiļa atbilstības sertifikāta. Ja atbilstības sertifikātā norādīta gan minimālā, gan maksimālā vieglā automobiļa masa, dalībvalstis šīs regulas mērķiem izmanto tikai skaitli, kas atbilst maksimālajai masai. Divu degvielu transportlīdzekļu gadījumā (benzīns/gāze), kuru atbilstības sertifikātā ir doti konkrēti dati par CO_2 emisijām abiem degvielu veidiem, dalībvalstis izmanto tikai datus, kas mērīti attiecībā uz gāzi.

3. Par kalendāro gadu, kas sākas 2010. gada 1. janvārī, un katru nākamo kalendāro gadu katra dalībvalsts atbilstīgi B daļā izklāstītajām metodēm par katru ražotāju nosaka:

   a) tās teritorijā reģistrēto jauno vieglo automobiļu kopējo skaitu;

   b) vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, kā norādīts šā pielikuma B daļas 2. punktā;

   c) vidējo masu, kā norādīts šā pielikuma B daļas 3. punktā;

   d) par jauna vieglā automobiļa katra tipa katra varianta katru versiju:

      i) tās teritorijā reģistrēto jauno vieglo automobiļu kopējo skaitu, kā norādīts šā pielikuma B daļas 1. punktā;

      ii) īpatnējās CO_2 emisijas un emisiju samazinājuma daļu, kas panākta ar inovatīvām tehnoloģijām saskaņā ar 12. pantu vai alternatīvas degvielas transportlīdzekļiem, kā noteikts 6. pantā;

      iii) masu;

      iv) automobiļa balstvirsmu, kā norādīts šā pielikuma B daļas 5. punktā.

B DAĻA. Jaunu vieglo automobiļu CO_2 emisiju monitoringa informācijas noteikšanas metodika

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

1. Reģistrēto jauno vieglo automobiļu skaits (N)

   Dalībvalstis attiecīgajā monitoringa gadā nosaka tās teritorijā reģistrēto jauno vieglo automobiļu skaitu N.

2. Vidējās īpatnējās jaunu vieglo automobiļu CO_2 emisijas (S_{ave})

Visu monitoringa gadā dalībvalsts teritorijā pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo automobiļu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas (S_{ave}) aprēķina, dalot visu jauno vieglo automobiļu īpatnējo CO_2 emisiju summu (S) ar jauno vieglo automobiļu skaitu (N).

$$S_{ave} = (1 / N) \times \Sigma S$$

3. Jaunu vieglo automobiļu vidējā masa

Visu monitoringa gadā dalībvalsts teritorijā reģistrēto jauno vieglo automobiļu vidējo masu (M_{ave}) aprēķina, dalot visu jauno vieglo automobiļu masas summu (M) ar jauno vieglo automobiļu skaitu (N).

$$M_{ave} = (1 / N) \times \Sigma M$$

4. Jaunu vieglo automobiļu sadalījums pēc versijām

Attiecībā uz jauna automobiļa katra tipa katra varianta katru versiju fiksē pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo automobiļu skaitu, transportlīdzekļu masu, īpatnējās CO_2 emisijas un automobiļa balstvirsmu.

5. Balstvirsma

Automobiļa balstvirsmu aprēķina, reizinot automobiļa garenbāzi ar šķērsbāzi.

C DAĻA. Datu nosūtīšanas formāts

Katru gadu dalībvalstis paziņo A daļas 3. punktā minētos datus par katru ražotāju šādā formātā:

Datu kopsavilkums:

Gads:				
Ražotājs	Jaunu reģistrēto vieglo automobiļu kopējais skaits	Vidējās īpatnējās CO_2 emisijas (g/km)	Vidējā masa (kg)	Vidējā balstvirsma (m^2)
(1. ražotājs)	…	…	…	…
(2. ražotājs)	…	…	…	…
…	…	…	…	…
Visi ražotāji kopā	…	…	…	…

Sīkāki dati ražotāja līmenī:

Gads	Ražotājs	Automobiļa tips	Variants	Versija	Inovatīvā tehnoloģija (*) vai inovatīvo tehnoloģiju grupa, vai alternatīvās degvielas transportlīdzeklis (**)	Marka	Tirdzniecības nosaukums	Pavisam reģistrēts pirmo reizi	Īpatnējās CO_2 emisijas (g/km)	Masa (kg)	Balstvirsma (m^2)	Emisiju samazinājums ar inovatīvu tehnoloģiju (*) vai alternatīvās degvielas iespēju palīdzību (**)
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(1. tipa nosaukums)	(1. varianta nosaukums)	(1. versijas nosaukums)		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(1. tipa nosaukums)	(1. varianta nosaukums)	(2. versijas nosaukums)		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(1. tipa nosaukums)	(2. varianta nosaukums)	(1. versijas nosaukums)		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(1. tipa nosaukums)	(2. varianta nosaukums)	(2. versijas nosaukums)		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(2. tipa nosaukums)	(1. varianta nosaukums)	(1. versijas nosaukums)		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(2. tipa nosaukums)	(1. varianta nosaukums)	(2. versijas nosaukums)		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(2. tipa nosaukums)	(2. varianta nosaukums)	(1. versijas nosaukums)		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	(2. tipa nosaukums)	(2. varianta nosaukums)	(2. versijas nosaukums)		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)			…		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)		…	…		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)			…		…	…	…	…	…	…	…
1. gads	(1. ražotāja nosaukums)	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…

(*) Saskaņā ar 12. pantu.
(**) Saskaņā ar 6. pantu.