

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2019/631**(2019. gada 17. aprīlis)****par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011****(pārstrādāta redakcija)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 443/2009 ⁽³⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 510/2011 ⁽⁴⁾ ir vairākas reizes būtiski grozītas. Tā kā ir jāveic turpmāki grozījumi, skaidrības labad minētās regulas būtu jāpārstrādā.
- (2) Lai nodrošinātu saskaņotu un efektīvu pāreju pēc Regulas (EK) Nr. 443/2009 un Regulas (ES) Nr. 510/2011 pārstrādāšanas un atcelšanas, šī regula būtu jāpiemēro no 2020. gada 1. janvāra. Tomēr līdz 2024. gadam CO₂ emisiju standartus un to sasniegšanas kārtību ir lietderīgi saglabāt, kā noteikts minētajās regulās.
- (3) Parīzes nolīgumā ⁽⁵⁾ ir izvirzīts cita starpā ilgtermiņa mērķis, kas atbilst virszudējumam globālo vidējās temperatūras pieaugumu ierobežot krietni zem 2 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni un censties temperatūras kāpumu iegrožot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. Jaunākie zinātniskie atklājumi, par kuriem Klimata pārmaiņu starpvaldību padome (IPCC) ziņojusi savā īpašajā ziņojumā par ietekmi, kāda ir globālajai sasilšanai par 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni, un saistītajām globālajām siltumnīcefekta gāzu emisiju tendencēm nepārprotami apstiprina klimata pārmaiņu negatīvo ietekmi. Minētajā īpašajā ziņojumā ir secināts, ka globālās sasilšanas ierobežošanas nolūkā ir ārkārtīgi svarīgi samazināt emisijas visās nozarēs.
- (4) Lai veicinātu Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanu, ir jāpātrina visas transporta nozares pārveide nolūkā virzīties uz emisiju nulles līmeni, ņemot vērā Komisijas 2018. gada 28. novembra paziņojumu "Tīru planētu – visiem! Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku", kurā izklāstīts redzējums par nepieciešamajām ekonomiskajām un sociālajām pārmaiņām, iesaistot visas ekonomikas nozares un sabiedrību, lai līdz 2050. gadam panāktu pāreju uz siltumnīcefekta gāzu emisiju nulles līmeni. Turklāt ir nekavējoties krasi jāsamazina transporta radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas būtiskā mērā apdraud mūsu veselību un vidi. Laikposmā pēc 2020. gada būs vēl vairāk jāsamazina emisijas no tradicionālajiem iekšdedzes dzinēju transportlīdzekļiem. Savukārt līdz 2030. gadam būs jāpanāk, lai bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļi ir ieviesti tādā apmērā, ka tie jau veido būtisku tirgus daļu. Pēc 2030. gada būs nepieciešami turpmāki CO₂ emisiju samazinājumi vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

⁽¹⁾ OVC 227, 28.6.2018., 52. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2019. gada 27. marta nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2019. gada 15. aprīļa lēmums.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 443/2009 (2009. gada 23. aprīlis), ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem (OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.).⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 510/2011 (2011. gada 11. maijs) par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravas automobiļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju vieglo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai (OV L 145, 31.5.2011., 1. lpp.).⁽⁵⁾ OVL 282, 19.10.2016., 4. lpp.

- (5) Komisijas 2017. gada 31. maija paziņojumā “Eiropa kustībā – programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem” un 2017. gada 8. novembra paziņojumā “Mazemisju mobilitātes realizācija – Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus” uzsvērts, ka vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisiju standarti ir spēcīgs inovāciju un efektivitātes dzinulis un palīdzēs stiprināt autobūves nozares konkurētspēju un tehnoloģiski neitrālā veidā bruģēs ceļu uz bezemisju un mazemisju transportlīdzekļu izmantošanu.
- (6) Šī regula paredz skaidru virzību attiecībā uz CO₂ emisiju samazināšanu autotransporta nozarē un palīdzēs sasniegt Eiropadomes 2014. gada 23.–24. oktobra secinājumos atbalstīto saistošo mērķrādītāju līdz 2030. gadam visas tautsaimniecības mērogā panākt siltumnīcefekta gāzu emisiju iekšējo samazinājumu vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, ko Vides padomes 2015. gada 6. marta sanāksmē apstiprināja kā Savienības un tās dalībvalstu iecerēto nacionāli noteikto devumu Parīzes nolīguma īstenošanā.
- (7) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/842 ⁽⁶⁾ ir noteiktas dalībvalstu saistības sasniegt Savienības mērķi līdz 2030. gadam samazināt savas siltumnīcefekta gāzu emisijas par 30 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni nozarēs, kuras nav ietvertas Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK ⁽⁷⁾. Autotransports ir galvenais emisiju radītājs minētajās nozarēs. Turklāt autotransporta radītajām emisijām ir pieaugoša tendence, un to līmenis ir būtiski augstāks nekā 1990. gadā. Ja autotransporta emisijas turpinās pieaugt, šāds pieaugums turpinās neitralizēt emisiju samazinājumus, kas cīnā pret klimata pārmaiņām panākti citās nozarēs.
- (8) Eiropadomes 2014. gada 23.–24. oktobra secinājumos uzsvērts, ka ir ļoti svarīgi samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un ar atkarību no fosilā kurināmā saistītos riskus transporta nozarē, šajā nolūkā izmantojot visaptverošu un tehnoloģiju ziņā neitrālu pieeju, lai arī pēc 2020. gada veicinātu emisiju samazināšanu un energoefektivitāti transporta nozarē, popularizētu elektriskos transportlīdzekļus un atjaunojamus energoresursus transporta jomā.
- (9) Nolūkā nodrošināt Savienības patērētājiem drošu, ilgtspējīgu, konkurētspējīgu un cenas ziņā pieejamu enerģiju, energoefektivitāte, kas palīdz iegrozīt pieprasījumu, ir viens no pieciem savstarpēji pastipriņošiem un cieši saistītiem aspektiem, kuri izklāstīti Komisijas 2015. gada 25. februāra paziņojumā “Pamatstratēģija spēcīgai Enerģētikas savienībai ar tālredzīgu klimata pārmaiņu politiku”. Minētajā paziņojumā teikts, ka, lai gan enerģija lietderīgāk jātērē visās ekonomikas nozarēs, tieši transporta nozarei piemīt milzīgs energoefektivitātes uzlabošanas potenciāls, kuru var realizēt, arī turpinot noteikt stingrākus CO₂ emisiju standartus vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem nolūkā sasniegt 2030. gadam noteikto mērķrādītāju.
- (10) Veicot Regulas (EK) Nr. 443/2009 un Regulas (ES) Nr. 510/2011 novērtēšanu 2015. gadā, tika secināts, ka minētās regulas ir bijušas nozīmīgas, kopumā saskaņotas, ka ar tām ir panākts ievērojams emisiju aiztaupījums un ka izmaksu ziņā tās bijušas efektīvākas, nekā sākotnēji paredzēts. Tās ir arī radījušas ievērojamu pievienoto vērtību Savienībai, kas ar valstu pasākumiem līdzīgā apmērā nebūtu bijis iespējams. Tomēr minēto regulu pozitīvā ietekme ir mazinājusies, jo aizvien pieaug neatbilstība starp CO₂ emisijām, ko mēra saskaņā ar Eiropas Jauno braukšanas ciklu (NEDC), un transportlīdzekļu CO₂ emisijām reālos ekspluatācijas apstākļos.
- (11) Tādēļ ir lietderīgi tiekties uz Regulās (EK) Nr. 443/2009 un (ES) Nr. 510/2011 noteikto mērķu sasniegšanu, nosakot jaunus CO₂ samazinājuma mērķrādītājus ES vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkam laikposmam līdz 2030. gadam. Nosakot līmeņus minētajiem mērķiem, ir ņemts vērā tas, cik iedarbīgi ar tiem iespējams izmaksu ziņā efektīvā veidā līdz 2030. gadam samazināt to nozaru emisijas, uz kurām attiecas Regula (ES) 2018/842, sabiedrībai, ražotājiem un transportlīdzekļu lietotājiem radītās izmaksas, kā arī to tiešā un netiešā ietekme uz nodarbinātību, konkurētspēju un inovāciju un papildu ieguvumi, kas izpaužas kā mazāks gaisa piesārņojums un enerģētiskā drošība. Ņemot vērā to, ka vieglo pasažieru automobiļu tirgus daļa un līdz ar to arī kopējā CO₂ emisiju daļa ir ievērojami lielāka nekā vieglo komerciālo transportlīdzekļu daļa, ir lietderīgi vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem piemērot diferencētu pieeju.

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 156, 19.6.2018., 26. lpp.).

⁽⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.).

- (12) Būtu jānodrošina sociāli pieņemama un taisnīga pāreja uz bezemisiju mobilitāti. Tādēļ ir svarīgi ņemt vērā šādas pārejas sociālo ietekmi visā autobūves vērtību ķēdē un proaktīvi risināt jautājumu par ietekmi uz nodarbinātību. Minēto iemeslu dēļ pašreizējie pasākumi ir jāpapildina ar mērķtiecīgām Savienības, valstu un reģionāla līmeņa programmām darba ņēmēju pārkvalificēšanai, kvalifikācijas celšanai un pārcelšanai citā darbā, kā arī izglītības un darba meklēšanas iniciatīvām nelabvēlīgi ietekmētajās kopienās un reģionos, tās īstenojot ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem un kompetentajām iestādēm. Minētās pārejas īstenošanā būtu jāstiprina sieviešu nodarbinātība un vienlīdzīgas iespējas minētajā nozarē.
- (13) Sekmīgai pārejai uz bezemisiju mobilitāti ir vajadzīga integrēta pieeja un labvēlīga vide, kas ļauj stimulēt inovāciju un saglabāt Savienības tehnoloģisko līderību šajā nozarē. Tas ietver publiskās un privātās investīcijas pētniecībā un inovācijā, pieaugošu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu piedāvājumu, uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvērsanu, integrāciju energosistēmā, kā arī materiālu piegādi un ilgtspējīgu ražošanu, atkārtotu izmantošanu un bateriju atveidošanu pārstrādā Eiropā. Tam nepieciešama saskaņota rīcība Savienības, valstu, reģionālā un vietējā līmenī.
- (14) Saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007⁽⁸⁾ īstenošanu no 2017. gada sākā piemērot jaunu testa procedūru vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa mērīšanai, proti, vispārēji harmonizētā vieglo transportlīdzekļu testa procedūru (WLTP), kas izklāstīta Komisijas Regulā (ES) 2017/1151⁽⁹⁾. Ar minēto testa procedūru iegūst CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtības, kas precīzāk atbilst emisijām un patēriņam reālos ekspluatācijas apstākļos.

Tādēļ ir lietderīgi, ka jaunie CO₂ emisiju mērķrādītāji pamatojas uz CO₂ emisijām, kas noteiktas, izmantojot minēto testa procedūru. Tomēr, ņemot vērā, ka uz WLTP balstītas CO₂ emisijas mērķrādītāju ieviešanas vajadzībām būs pieejamas no 2021. gada, būtu lietderīgi jaunus CO₂ emisiju standartus noteikt kā samazinājuma līmeņus attiecībā pret 2021. gada mērķrādītājiem, kas aprēķināti, pamatojoties uz CO₂ emisijām, kuras mērītas WLTP emisiju testa vajadzībām. Lai nodrošinātu to vērtību noturību un reprezentativitāti, kuras tiek izmantotas par izejas punktu 2025. un 2030. gadā piemērojamo emisiju samazinājuma mērķrādītāju noteikšanai, minēto mērījumu veikšanas nosacījumi ir precizēti Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2017/1152⁽¹⁰⁾ un (ES) 2017/1153⁽¹¹⁾ īstenošanas ietvaros.

- (15) Ir svarīgi, lai, nosakot CO₂ emisiju samazināšanas prasības, transportlīdzekļu ražotājiem visā Savienībā arī turpmāk tiktu nodrošināta paredzamība un plānošanas drošība attiecībā uz visiem jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem Savienībā.
- (16) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/94/EK⁽¹²⁾ novērtējumā, ko Komisija veica 2016. gadā, tika konstatēts, ka jāturpina tiesību akta precizēšana un vienkāršošana, lai varētu palielināt tā atbilstību, efektivitāti, lietderību un saskaņotību. Tāpēc Komisijai vēlākais līdz 2020. gada 31. decembrim būtu jāpārskata minētā direktīva un attiecīgā gadījumā jānāk klajā ar attiecīgu tiesību akta priekšlikumu. Lai sekmētu degvielas patēriņa ziņā visefektīvāko un videi nekaitīgāko transportlīdzekļu ieviešanu, minētajā pārskatīšanā jo īpaši būtu jāapsver iespēja iekļaut vieglos komerciālos transportlīdzekļus un vajadzība labāk izstrādāt un turpināt saskaņot Savienības prasības attiecībā uz marķējumu, kas patērētājiem sniegtu salīdzināmu, uzticamu un lietotājam draudzīgu informāciju par bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu priekšrocībām, tostarp informāciju par gaisu piesārņojošām vielām.

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

⁽⁹⁾ Komisijas Regula (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), kas papildina 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, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L 175, 7.7.2017., 1. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/1152 (2017. gada 2. jūnijs), ar ko nosaka to korelācijas parametru noteikšanas metodiku, kas vajadzīga, lai atspoguļotu izmaiņas reglamentētajā testēšanas procedūrā attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, un groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 293/2012 (OV L 175, 7.7.2017., 644. lpp.).

⁽¹¹⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/1153 (2017. gada 2. jūnijs), ar ko nosaka metodoloģiju to korelācijas parametru noteikšanai, kas vajadzīga, lai atspoguļotu izmaiņas reglamentētajā testa procedūrā, un groza Regulu (ES) Nr. 1014/2010 (OV L 175, 7.7.2017., 679. lpp.).

⁽¹²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/94/EK (1999. gada 13. decembris) attiecībā uz patērētājiem domātas informācijas pieejamību par degvielas ekonomiju un CO₂ emisijām saistībā ar jaunu vieglo automobiļu tirdzniecību (OV L 12, 18.1.2000., 16. lpp.).

- (17) Tādēļ būtu jānosaka emisiju samazinājuma mērķrādītāji Savienības jaunu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkam 2025. un 2030. gadam, ņemot vērā autoparka atjaunošanas laiku un nepieciešamību autotransporta nozarei dot ieguldījumu 2030. gada klimata un enerģētikas mērķrādītāju sasniegšanā. Minētā pakāpeniskā pieeja autobūves nozarei arī skaidri un savlaicīgi aicina nekavēties ar energoefektīvu tehnoloģiju un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu laišanu tirgū.
- (18) Šajā regulā izklāstītie CO₂ emisiju standarti tiek piemēroti jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Attiecībā uz pašreizējo šādu transportlīdzekļu autoparku, tostarp lietotiem automobiļiem, papildu pasākumus nolūkā samazināt emisijas var veikt arī cita starpā valstu un Savienības līmenī. Piemēram, var veikt pasākumus, lai mudinātu panākt augstāku autoparka atjaunošanas tempu nolūkā cik vien iespējams ātri aizstāt vecus transportlīdzekļus, kas rada lielākas emisijas, ar jauniem transportlīdzekļiem, kam ir labāki rādītāji. Piekļuve cenas ziņā pieejamākiem bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem varētu veicināt izmaiņas patērētāju uzvedībā un palīdzēt ātrāk ieviest mazemisiju tehnoloģijas.
- (19) Lai gan Savienība ir viens no galvenajiem mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem un tehnoloģiju līderiem pasaulē pasaules autobūves nozarē, konkurence saasinās šajā nozarē, un ir vērojamas straujas izmaiņas, kuru pamatā ir jaunas inovācijas elektrificētu spēka pārvadu un sadarbīgas, satiklotas un automatizētas mobilitātes jomā. Lai saglabātu konkurētspēju pasaulē un piekļuvi tirgiem, Savienībai ir vajadzīgs tāds tiesiskais regulējums, tostarp īpašs stimuls bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu jomā, kas sekmēs liela iekšējā tirgus radīšanu un atbalstīs tehnoloģisko attīstību un inovācijas.
- (20) Būtu jāievieš īpašs stimulējošs mehānisms, lai veicinātu pāreju uz bezemisiju mobilitāti. Minēto mehānismu vajadzētu veidot tā, lai veicinātu Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstību. Būtu jāievieš konkrēts pārejas pasākums, ar ko bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļus darītu pieejamus to dalībvalstu patērētājiem, kurās maz šādu transportlīdzekļu iekļūst tirgū.
- (21) Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvara atbilstošu līmeņu noteikšanai ES autoparkā, kā arī labi izstrādātu mehānismu ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju pielāgošanai, pamatojoties uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru attiecīgā ražotāja autoparkā, vajadzētu būt spēcīgam un drošam signālam šādu transportlīdzekļu izstrādei, ieviešanai un tirdzniecībai, vienlaikus joprojām ļaujot uzlabot parasto iekšdedzes motoru efektivitāti.
- (22) Nosakot kredītus attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, ir lietderīgi ņemt vērā atšķirības starp transportlīdzekļu CO₂ emisijām. Attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem būtu jāatzīst mazemisiju transportlīdzekļu, jo īpaši no elektrotīkla uzlādējamo hibrīdelektrisku transportlīdzekļu, loma pārejā uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Koriģēšanas mehānismam vajadzētu nodrošināt, ka īpatsvara līmeņa pārsniegšanas gadījumā ražotāja īpatnējam emisiju mērķrādītājam vajadzētu palielināties. Lai nodrošinātu sabalansētu pieeju, šajā mehānismā būtu jānosaka koriģēšanas iespējamā līmeņa robežvērtības. Tas nodrošinās stimulus, veicinot uzlādes un uzpildes infrastruktūras savlaicīgu izvēršanu un nodrošinot lielus ieguvumus patērētājiem, kā arī konkurētspējas un vides jomā.
- (23) Ar tiesisko regulējumu ES autoparka mērķrādītāja sasniegšanai būtu jānodrošina, lai emisiju samazināšanas mērķrādītāji neietekmētu konkurenci, atbilstu sociālās vienlīdzības principiem, būtu ilgtspējīgi un ņemtu vērā Eiropas autoražotāju daudzveidību, būtu taisnīgi un neradītu tiem nepamatotus konkurences traucējumus.
- (24) Lai saglabātu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu tirgus dažādību un tā spēju apmierināt dažādu patērētāju vajadzības, īpatnējo emisiju mērķrādītājs būtu jānosaka lineāri saskaņā ar transportlīdzekļu lietderību. Tiek uzskatīts, ka masas kā lietderības parametra saglabāšana ir saderīga ar pašreizējo režīmu. Lai labāk atspoguļotu ceļu satiksmē lietoto transportlīdzekļu masu, šis parametrs, sākot ar 2025. gadu, būtu jāmaina no masas nokomplektētā stāvoklī uz transportlīdzekļa testa masu, kā noteikts WLTP.
- (25) Vajadzētu izvairīties no ES autoparka mērķrādītāju mainīšanas autoparka vidējās masas izmaiņu dēļ. Tāpēc vidējās masas izmaiņas vajadzētu bez kavēšanās atspoguļot īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķinos, un šādos aprēķinos izmantotās vidējās masas vērtības korekcijas vajadzētu veikt reizi divos gados, sākot ar 2025. gadu.
- (26) Lai emisiju samazināšanas centienu sadalījums konkurences ziņā būtu neitrāls un godīgs un atspoguļotu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu tirgus daudzveidību, kā arī ņemot vērā uz WLTP balstīto īpatnējo emisiju mērķrādītāju izmaiņas 2021. gadā, ir lietderīgi noteikt robežvērtību līknes slīpumu, pamatojoties uz visu minētajā gadā reģistrēto jauno transportlīdzekļu īpatnējām CO₂ emisijām, un ņemt vērā ES

autoparka mērķrādītāju izmaiņas 2021., 2025. un 2030. gadā, lai nodrošinātu, ka visu ražotāju emisiju samazināšanas centieni ir līdzvērtīgi. Attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem tāda pati pieeja kā attiecībā uz vieglo pasažieru automobiļu ražotājiem būtu jāpiemēro arī vieglāku, uz vieglo automobiļu bāzes izgatavotu furgonu ražotājiem, bet tādiem ražotājiem, kuru transportlīdzekļi ietilpst smagākajos segmentos, visam mērķrādītāju periodam būtu jānosaka stāvāks un nemainīgs slīpums.

- (27) Ar šo regulu tiecas sasniegt tās mērķus, cita starpā radot stimulus autobūves nozarei ieguldīt jaunās tehnoloģijās. Ar šo regulu tiek aktīvi veicināta ekoinovācija, un ar to nodrošina mehānismu, ar kuru vajadzētu varēt ņemt vērā tehnikas turpmāku attīstību. Pieredze rāda, ka ekoinovācijas ir sekmējušas Regulas (EK) Nr. 443/2009 un Regulas (ES) Nr. 510/2011 efektivitāti izmaksu ziņā un faktisko CO₂ emisiju samazināšanos. Tādēļ šī kārtība būtu jāsauglabā, un šo jomu vajadzētu paplašināt, ietverot tajā stimulus gaisa kondicionēšanas sistēmu efektivitātes uzlabošanai.
- (28) Tomēr vajadzētu saglabāt līdzsvaru starp ekoinovāciju stimulēšanu un tām tehnoloģijām, kurām emisiju samazinājums tiek pierādīts oficiālajā testa procedūrā. Tālab ir lietderīgi saglabāt to ekoinovācijai noteikto aiztaupījumu maksimālo vērtību, ko ražotājs drīkst ņemt vērā mērķrādītāja ieviešanas nolūkā. Komisijai vajadzētu būt iespējai pārskatīt minētās maksimālās vērtības līmeni, jo īpaši, lai ņemtu vērā oficiālās testa procedūras izmaiņu ietekmi. Ir lietderīgi arī precizēt, kā saistībā ar mērķrādītāju ieviešanu aprēķināmi aiztaupījumi.
- (29) Jaunu transportlīdzekļu enerģijas patēriņa un CO₂ emisiju samazināšanas nolūkā ir svarīgi izmantot ilgtspējīgas un vieglas sastāvdaļas. To turpmākai attīstībai un ieviešanai būtu jāsekmē pāreja uz bezemisiju un mazemisiju mobilitāti.
- (30) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK⁽¹³⁾ izveidoja saskaņotu sistēmu, kurā ietilpst administratīvie noteikumi un vispārīgas tehniskās prasības visu to jauno transportlīdzekļu apstiprināšanai, kas ir tās darbības jomā. Iestādei, kas atbild par minētās direktīvas ieviešanu, vajadzētu būt iestādei, kas atbild par visiem tipa apstiprināšanas procesa aspektiem atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu.
- (31) 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.
- (32) Ja tikai enerģijas uzkrāšanas sistēmas masas dēļ bezemisiju vieglie komerciālie automobiļi, kuru standartmasa pārsniedz attiecīgi 2 610 kg vai 2 840 kg, nonāk ārpus šīs regulas darbības jomas, ir lietderīgi šos transportlīdzekļus iekļaut regulas darbības jomā.
- (33) Nav lietderīgi izmantot vienu un to pašu metodi, lai noteiktu emisiju samazināšanas mērķrādītājus lielajiem un mazajiem ražotājiem, ko uzskata par neatkarīgiem saskaņā ar šajā regulā noteiktajiem kritērijiem. Minētajiem mazajiem ražotājiem vajadzētu būt iespējai pieteikties alternatīviem emisiju samazināšanas mērķrādītājiem atbilstīgi konkrētā ražotāja transportlīdzekļu tehnoloģiskajam potenciālam samazināt īpatnējās CO₂ emisijas un ņemot vērā attiecīgo tirgus segmentu īpatnības.
- (34) Atzīstot nesamērīgo ietekmi uz mazākajiem ražotājiem, kura būtu saistīta ar atbilstību īpatnējo emisiju mērķrādītājiem, kas noteikti, pamatojoties uz transportlīdzekļa lietderību, atzīstot lielo administratīvo slogu, kuru uzliek atkāpes procedūra, un nelielos ieguvumus, ko CO₂ emisiju samazinājuma ziņā rada minēto ražotāju pārdotie transportlīdzekļi, ražotāji, kuri ir atbildīgi par mazāk nekā 1 000 Savienībā gadā reģistrētiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, būtu jāizslēdz no īpatnējo emisiju mērķrādītāja un maksas par pārsniegtajām emisijām piemērošanas jomas. Tomēr, ja ražotājs, uz kuru attiecas izņēmums, tomēr piesakās atkāpes saņemšanai, un tā viņam tiek piešķirta, ir lietderīgi, ka šādam ražotājam tiek noteikta prasība ievērot ar atkāpi noteikto mērķrādītāju.
- (35) Procedūra atkāpju piešķiršanai, sākot ar ES autoparka mērķrādītāju 95 g CO₂/km, specifisku modeļu ražotājiem nodrošina, ka emisiju samazinājums, kuru pieprasa īstenot specifisku modeļu ražotājiem, atbilst lielapjoma ražotāju īstenotajam samazinājumam attiecībā uz šo mērķrādītāju. Ir lietderīgi turpināt minētajiem specifisku modeļu ražotājiem nodrošināt iespēju saņemt atkāpi arī no tiem mērķrādītājiem, kas piemērojami no 2025. gada līdz 2028. gadam.

⁽¹³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai ("pamatdirektīva") (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

- (36) Nosakot vidējās īpatnējās CO₂ emisijas visiem Savienībā reģistrētajiem jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jaunajiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, par kuriem ražotājs ir atbildīgs, būtu jāņem vērā visi vieglie pasažieru automobiļi un vieglie komerciālie transportlīdzekļi neatkarīgi no to masas vai citiem rādītājiem, atkarībā no konkrētā gadījuma. Lai gan Regula (EK) Nr. 715/2007 neattiecas uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuru standartmasa pārsniedz 2 610 kg un kuru tipa apstiprinājumu nevar paplašināt atbilstīgi minētās regulas 2. panta 2. punktam, šo transportlīdzekļu radītās emisijas būtu jāmēra saskaņā ar tām pašām mērīšanas procedūrām, kas noteiktas, ievērojot Regulu (EK) Nr. 715/2007, jo īpaši procedūrām, kas izklāstītas Komisijas Regulā (EK) Nr. 692/2008⁽¹⁴⁾ un Regulā (ES) 2017/1151, un korelācijas procedūrām, kuras pieņemtas, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011, jo īpaši īstenošanas regulās (ES) 2017/1152 un (ES) 2017/1153. Iegūtās CO₂ emisiju vērtības būtu jānorāda transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā, lai transportlīdzekļi varētu iekļaut monitoringa shēmā.
- (37) Vairākos posmos pabeigta vieglā komerciālā transportlīdzekļa īpatnējās CO₂ emisijas būtu jāattiecinā uz bāzes transportlīdzekļa ražotāju.
- (38) Īpaša uzmanība būtu jāpievērš to vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotāju īpašajai situācijai, kas ražo nepabeigtus transportlīdzekļus, kuru tipa apstiprināšana notiek vairākos posmos. Lai gan šādi ražotāji ir atbildīgi par CO₂ emisiju mērķrādītāju ievērošanu, viņiem vajadzētu būt iespējai ar pietiekamu ticamību paredzēt vairākos posmos pabeigtu transportlīdzekļu CO₂ emisijas. Komisijai būtu jānodrošina, lai šāda vajadzība tiktu pienācīgi atspoguļota īstenošanas pasākumos, kas pieņemti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007.
- (39) Lai ražotāji varētu pielāgoties nolūkā sasniegt savus mērķrādītājus atbilstīgi šai regulai, tie var atklāti, pārredzami un bez diskriminācijas vienoties par grupas izveidošanu. Vienošanās par grupas izveidošanu termiņam nevajadzētu pārsniegt piecus gadus, bet vajadzētu būt iespējai to pagarināt. Ja ražotāji apvienojas grupā, būtu jāuzskata, ka ražotāji ir sasnieguši mērķrādītājus atbilstīgi šai regulai, ja visas grupas vidējās emisijas nepārsniedz grupas īpatnējo emisiju mērķrādītāju.
- (40) Ražotāju apvienošanās grupās ir sevi pierādījuši kā izmaksu ziņā efektīvs veids CO₂ emisiju mērķrādītāju ievērošanai, kas jo īpaši palīdz tās ievērot tādiem ražotājiem, kuru ražoto transportlīdzekļu diapazons ir ierobežots. Lai uzlabotu neitralitāti konkurences ziņā, Komisijai vajadzētu būt pilnvarām precizēt nosacījumus attiecībā uz neatkarīgu ražotāju apvienošanās grupā tā, lai to statuss būtu pielīdzināms saistītu uzņēmumu statusam.
- (41) Vajadzīgs vienkāršs atbilstības ievērošanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi tiek sasniegti.
- (42) Lai panāktu saskaņā ar šo regulu noteiktos CO₂ emisiju samazinājumus, ir būtiski, lai arī ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu emisijas atbilstu tipa apstiprināšanā noteiktajām CO₂ vērtībām. Tādēļ ražotāja vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķinā Komisijai vajadzētu varēt ņemt vērā jebkādas tipa apstiprinātāju iestāžu atklātas sistēmiskas neatbilstības attiecībā uz ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO₂ emisijām.
- (43) Komisija vajadzētu būt pilnvarām noteikt un īstenot procedūru, ar kuru verificē atbilstību starp ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu CO₂ emisijām, kas noteiktas saskaņā ar WLTP, un CO₂ emisiju vērtībām, kas ierakstītas atbilstības sertifikātos. Izstrādājot minēto procedūru, īpaša uzmanība būtu jāpievērš metožu noteikšanai, tostarp iebūvēto degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņa uzraudzības ierīču datu izmantošanai, lai atklātu stratēģijas, ar kuru palīdzību tipa apstiprināšanas testa procedūrā transportlīdzekļa CO₂ emisiju rādītāji tiek mākslīgi uzlaboti. Ja šādas verificācijas laikā tiek atklātas novirzes vai stratēģijas, kas mākslīgi uzlabo transportlīdzekļa CO₂ emisiju rādītājus, minētos konstatējumus uzskata par pietiekamu iemeslu aizdomām, ka pastāv nopietns neatbilstības risks attiecībā uz prasībām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/858⁽¹⁵⁾ un Regulā (EK) Nr. 715/2007, un dalībvalstīm, pamatojoties uz minēto, būtu jāveic vajadzīgie pasākumi saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 XI nodaļu.
- (44) Jaunu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu īpatnējās CO₂ emisijas Savienībā tiek mērītas saskaņoti atbilstīgi WLTP. Lai iespējami samazinātu šīs regulas administratīvo slogu, atbilstība būtu

⁽¹⁴⁾ 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.).

⁽¹⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

jāmēra, atsaucoties uz tādiem datiem par jaunu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu reģistrāciju Savienībā, ko apkopojušas dalībvalstis un kas paziņoti Komisijai. Lai nodrošinātu konsekvenci attiecībā uz datiem, kas izmantoti atbilstības novērtēšanai, iespējami vairāk būtu jāsaskaņo noteikumi par minēto datu apkopošanu un paziņošanu. Tādēļ vajadzētu skaidri formulēt kompetento iestāžu pienākumu nodrošināt pareizus un pilnīgus datus, kā arī nepieciešamību kompetentajām iestādēm efektīvi sadarboties ar Komisiju datu kvalitātes jautājumos.

- (45) Tas, kā ražotājs ir sasniedzis mērķus saskaņā ar šo regulu, būtu jānovērtē Savienības mērogā. Ražotājiem, kuru vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz ar šo regulu atļautās emisijas, attiecībā uz katru kalendāro gadu būtu jāmaksā par pārsniegtajām emisijām. Summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām, būtu jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem. Komisijai savā 2023. gada pārskatīšanā būtu jāizvērtē iespēja piešķirt summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām, konkrētam fondam vai attiecīgai programmai, kuras mērķis ir nodrošināt taisnīgu pāreju uz bezemisiju mobilitāti un atbalstīt autobūves nozarē nodarbināto pārkvalifikāciju, kvalifikācijas celšanu un citu apmācību attiecībā uz prasmēm.
- (46) Ņemot vērā šīs regulas mērķi un tajā noteikto kārtību, valsts pasākumos, ko dalībvalstis var saglabāt vai ieviest atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 193. pantam, nebūtu jāparedz papildu vai stingrākas sankcijas ražotājiem, kuri nenasniedz šajā regulā noteiktos mērķrādītājus.
- (47) Šai regulai nebūtu jāskar Savienības konkurences noteikumu pilnīga piemērošana.
- (48) Šajā regulā noteikto CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju iedarbīgums praksē ir ļoti atkarīgs no oficiālās testa procedūras reprezentatīvātes reālos ekspluatācijas apstākļos. Saskaņā ar zinātnisko atzinumu Nr. 1/2016 *Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing*, kas saņemts, izmantojot zinātnisko konsultāciju mehānismu (SAM), un Eiropas Parlamenta 2017. gada 4. aprīļa ieteikumu Padomei un Komisijai, ņemot vērā tā veikto izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē⁽¹⁶⁾, vajadzētu ieviest mehānismu, ar kuru novērtē, cik reprezentatīvas reālos ekspluatācijas apstākļos ir tās transportlīdzekļu CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar WLTP. Visuzticamākais veids, kā nodrošināt tipa apstiprinājuma vērtību reprezentatīvātes reālos apstākļos, ir izmantot iebūvēto degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņa uzraudzības ierīču datus. Komisijai tādēļ vajadzētu būt pilnvarām izstrādāt procedūras, kas vajadzīgas, lai vāktu un apstrādātu šādu novērtējumu veikšanai nepieciešamos degvielas un elektroenerģijas patēriņa datus un nodrošinātu šādu datu publisku pieejamību, vienlaikus nodrošinot visu personas datu aizsardzību. Turklāt, lai nodrošinātu degvielas un elektroenerģijas patēriņa datu pieejamību no akumulatoru elektriskajiem transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem ar spēka piedziņu, kuros izmanto gāzveida kurināmo, tostarp ūdeņradi, ir lietderīgi Regulas (ES) 2017/1151 īstenošanas gaitā nekavējoties turpināt darbu pie šādu transportlīdzekļu iebūvēto degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņa uzraudzības ierīču standartizācijas.
- (49) Turklāt Komisijai būtu jāizvērtē tas, kā degvielas un enerģijas patēriņa dati var palīdzēt nodrošināt, ka transportlīdzekļa CO₂ emisijas, kas noteiktas saskaņā ar WLTP, laika gaitā joprojām atbilst emisijām reālos apstākļos attiecībā uz visiem ražotājiem, un konkrētāk tas, kā šādus datus var izmantot, lai uzraudzītu neatbilstību starp laboratorijas un reālo ekspluatācijas apstākļu CO₂ emisijām, un vajadzības gadījumā nepieļautu šādas neatbilstības palielināšanos.
- (50) Ir svarīgi Savienības līmenī novērtēt vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu pilna aprites cikla emisijas. Minētajā nolūkā Komisijai ne vēlāk kā 2023. gadā būtu jānovērtē iespēja izstrādāt vienotu Savienības metodiku Savienības tirgū laisto šādu transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai. Komisijai būtu jāpieņem turpmāki pasākumi, tostarp attiecīgā gadījumā tiesību aktu priekšlikumi.
- (51) 2024. gadā notiks progresa, kas panākts saskaņā ar Regulu (ES) 2018/842 un Direktīvu 2003/87/EK, izvērtēšana. Tādēļ ir lietderīgi 2023. gadā visaptveroši izvērtēt šīs regulas efektivitāti, lai būtu iespējams koordinēti un saskaņoti novērtēt pasākumus, kas īstenoti saskaņā ar visiem minētajiem instrumentiem. Minētajā 2023. gada izvērtējumā Komisijai būtu arī jāieņem skaidra virzība turpmākiem CO₂ emisiju samazinājumiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem pēc 2030. gada, lai dotu būtisku ieguldījumu Parīzes nolīguma ilgtermiņa mērķa sasniegšanā. Attiecīgā gadījumā ziņojumam par minēto izvērtējumu būtu jāpievieno priekšlikums par šīs regulas grozījumiem.

⁽¹⁶⁾ OVC 298, 23.8.2018., 140. lpp.

- (52) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai saistībā ar sīki izstrādātu nosacījumu noteikšanu attiecībā uz apvienošanas grupā, sīki izstrādātu noteikumu pieņemšanu par procedūrām vidējo emisiju datu pārraudzīšanai un ziņošanai par tiem un par II un III pielikuma piemērošanu, sīki izstrādātu noteikumu pieņemšanu par procedūrām ziņošanai par novirzēm, kuras konstatētas verifikāciju rezultātā ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO₂ emisijās, un ņemot vērā minētās novirzes, aprēķinot ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, līdzekļu noteikšanu maksu par pārsniegtajām emisijām iekasēšanai, ražotāju darbības rezultātu publicēšanu, sīki izstrādātu noteikumu par procedūru, inovatīvo tehnoloģiju vai inovatīvo tehnoloģiju kopuma apstiprināšanai pieņemšanu, detalizētu procedūru saistībā ar vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas vai enerģijas patēriņu reālos apstākļos vākšanai un apstrādei pieņemšanu, procedūru noteikšanu verifikācijas veikšanai attiecībā uz i) atbilstības sertifikātos ierakstītās CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtības atbilstību ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas patēriņam un ii) kādas stratēģijas attiecībā uz atlasīto transportlīdzekļu paraugu aprīkojumu vai saistībā ar šiem atlasītajiem transportlīdzekļiem, ar kurām mākslīgi uzlabo transportlīdzekļa veiktspējas rādītājus tipa apstiprināšanas vajadzībām veiktajos testos, pastāvēšanu un korelācijas parametru noteikšanu, kuri vajadzīgi, lai atspoguļotu jebkādas izmaiņas reglamentētajā testa procedūrā īpatnējo CO₂ emisiju mērīšanai. Minētās pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁽¹⁷⁾.
- (53) Lai grozītu vai attiecīgā gadījumā papildinātu šīs regulas noteikumu nebūtiskus elementus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu nolūkā grozīt datu prasības un datu parametrus, kas izklāstīti II un III pielikumā, paredzēt noteikumus attiecībā uz to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpes, attiecībā uz pieteikumu saturu un īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas programmu saturu un izvērtēšanu, grozīt šīs regulas I pielikuma A daļu, lai noteiktu atkāpes mērķrādītāju aprēķināšanas formulas specifisku modeļu ražotājiem, pielāgot maksimālo vērtību inovatīvu tehnoloģiju kopējam ieguldījumam ražotāja vidējo īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanā no 2025. gada, noteikt procedūru verifikācijas veikšanai pamatprincipus un kritērijus, noteiktu pasākumus M₀ un TM₀ vērtību pielāgošanai un koriģēt formulas, ar ko aprēķina īpatnējo emisiju mērķrādītājus, lai atspoguļotu izmaiņas reglamentētajā testa procedūrā. 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⁽¹⁸⁾. 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.
- (54) Regulas (EK) Nr. 443/2009 un (ES) Nr. 510/2011 būtu jāatceļ no 2020. gada 1. janvāra.
- (55) Tā kā šīs regulas mērķus, proti, CO₂ emisiju prasību jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem noteikšanu, nevar pietiekami sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet to apjoma un ietekmes dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība drīkst pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un mērķi

1. Ar šo regulu nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, lai sniegtu ieguldījumu Savienības mērķa – samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas – sasniegšanā, kā noteikts Regulā (ES) 2018/842, un lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus un lai nodrošinātu iekšējā tirgus pienācīgu darbību.

⁽¹⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

⁽¹⁸⁾ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

2. Ar šo regulu no 2020. gada 1. janvāra attiecībā uz Savienībā reģistrētu jaunu vieglo pasažieru automobiļu vidējām emisijām nosaka ES autoparka mērķrādītāju 95 g CO₂/km un attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējām emisijām nosaka ES autoparka mērķrādītāju 147 g CO₂/km, līdz 2020. gada 31. decembrim mērījumus veicot saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 692/2008 apvienojumā ar Īstenošanas regulu (ES) 2017/1152 un (ES) 2017/1153 un no 2021. gada 1. janvāra mērījumus veicot saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151.
3. Šai regulai līdz 2024. gada 31. decembrim sekos papildu pasākumi, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO₂/km, kas ir daļa no Savienības integrētās pieejas, kura minēta Komisijas 2007. gada 7. februāra paziņojumā "Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai".
4. No 2025. gada 1. janvāra piemēro šādus ES autoparka mērķrādītājus:
 - a) attiecībā uz jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir mērķrādītāja 2021. gadam samazinājums par 15 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.1.1. punktu;
 - b) attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir mērķrādītāja 2021. gadam samazinājums par 15 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.1. punktu.
5. No 2030. gada 1. janvāra piemēro šādus ES autoparka mērķrādītājus:
 - a) attiecībā uz jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir mērķrādītāja 2021. gadam samazinājums par 37,5 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma A daļas 6.1.2. punktu;
 - b) attiecībā uz jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka vidējām emisijām ES autoparka mērķrādītājs ir mērķrādītāja 2021. gadam samazinājums par 31 %, to nosakot saskaņā ar I pielikuma B daļas 6.1.2. punktu.
6. No 2025. gada 1. janvāra saskaņā ar I pielikuma attiecīgi A un B daļas 6.3. punktu piemēro bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru, kas vienāds ar 15 % no jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka.
7. No 2030. gada 1. janvāra piemēro šādu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru saskaņā ar I pielikuma attiecīgi A un B daļas 6.3. punktu, attiecīgi:
 - a) īpatsvars, kas vienāds ar 35 % no jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparka; un
 - b) īpatsvars, kas vienāds ar 30 % no jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparka.

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz šādiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem:
 - a) M₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā (viegļie pasažieru automobiļi), kuri pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav reģistrēti ārpus Savienības (jauni viegļie pasažieru automobiļi);
 - b) N₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā un kuru standartmasa nepārsniedz 2 610 kg, un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam ("viegļie komerciālie transportlīdzekļi"), kuri tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības ("jauni viegļie komerciālie transportlīdzekļi"). N kategorijas bezemisiju transportlīdzekļus, kuru standartmasa pārsniedz attiecīgi 2 610 kg vai 2 840 kg, no 2025. gada 1. janvāra šīs regulas nolūkā, neskarot Direktīvu 2007/46/EK un Regulu (EK) Nr. 715/2007, uzskata par vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, uz ko attiecas šīs regulas darbības joma, ja standartmasa ir pārsniegta tikai enerģijas uzkrāšanas sistēmas masas dēļ.
2. Neņem vērā iepriekšēju reģistrāciju ārpus Savienības, ja tā notikusi mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Savienībā.
3. Šī regula neattiecas uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 5. punktā.

4. Šīs regulas 4. pantu, 7. panta 4. punkta b) un c) apakšpunktu, 8. pantu un 9. panta 1. punkta a) un c) apakšpunktu nepiemēro ražotājam, kurš kopā ar visiem saviem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par mazāk nekā 1 000 jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem vai mazāk nekā 1 000 jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā, ja vien ražotājs nav pieteicies atkāpes saņemšanai un to saņēmis saskaņā ar 10. pantu.

3. pants

Definīcijas

1. Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) ražotāja “vidējās īpatnējās CO₂ emisijas” ir visu tā izgatavoto jauno vieglo pasažieru automobiļu vai jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu īpatnējo CO₂ emisiju vidējais rādītājs;
- b) “atbilstības sertifikāts” ir Direktīvas 2007/46/EK 18. pantā minētais atbilstības sertifikāts;
- c) “vairākos posmos pabeigts transportlīdzeklis” ir vieglais komerciālais transportlīdzeklis, kam tipa apstiprinājums piešķirts pēc vairākposmu tipa apstiprināšanas procesa atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK;
- d) “pabeigts transportlīdzeklis” ir jebkurš vieglais komerciālais transportlīdzeklis, kas nav jāpilnveido, lai tas atbilstu attiecīgām Direktīvas 2007/46/EK tehniskajām prasībām;
- e) “bāzes transportlīdzeklis” ir jebkurš vieglais komerciālais transportlīdzeklis, ko izmanto vairākposmu tipa apstiprināšanas procesa pirmajā posmā;
- f) “ražotājs” ir persona vai struktūra, kas saskaņā ar Direktīvu 2007/46/EK atskaitās apstiprinātājai iestādei par visiem EK tipa apstiprināšanas procedūras aspektiem un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu;
- g) “masa nokomplektētā stāvoklī” vai “M” ir nokomplektēta vieglā pasažieru automobiļa vai vieglā komerciālā transportlīdzekļa masa ar virsbūvi, kā norādīts atbilstības sertifikātā un definēts Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.6. punktā;
- h) “īpatnējās CO₂ emisijas” ir vieglā pasažieru automobiļa vai vieglā komerciālā transportlīdzekļa CO₂ emisijas, kas izmērītas atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas regulām un transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā norādītas kā CO₂ emisiju masa (kombinētā). Attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem vai vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuru tips nav apstiprināts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, “īpatnējās CO₂ emisijas” ir CO₂ emisijas, ko līdz 2020. gada 31. decembrim mēra, ievērojot Regulu (EK) Nr. 715/2007, jo īpaši saskaņā ar tādām pašām mērīšanas procedūrām, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 692/2008, un no 2021. gada 1. janvāra mēra, kā noteikts Regulā (ES) 2017/1151, vai saskaņā ar procedūrām, kuras Komisija pieņēmusi, lai noteiktu CO₂ emisijas šādiem transportlīdzekļiem;
- i) “balstvirsmā” ir vidējās šķērsbāzes un garenbāzes reizinājums, kā noteikts atbilstības sertifikātā un definēts Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.1. un 2.3. punktā;
- j) “īpatnējo emisiju mērķrādītājs” ražotājam ir gada mērķrādītājs, kas noteikts saskaņā ar I pielikumu, vai, ja saskaņā ar 10. pantu ražotājam piešķir atkāpi, īpatnējo emisiju mērķrādītājs, kas noteikts atbilstīgi minētajai atkāpei;
- k) “ES autoparka mērķrādītājs” ir visu jauno vieglo pasažieru automobiļu vai visu jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējās CO₂ emisijas, kas jāsasniedz konkrētā periodā;
- l) “testa masa” vai “TM” ir vieglā pasažieru automobiļa vai vieglā komerciālā transportlīdzekļa testa masa, kā norādīts atbilstības sertifikātā un definēts Regulas (ES) 2017/1151 XXI pielikuma 3.2.25. punktā;
- m) “bezemisiju un mazemisiju transportlīdzeklis” ir vieglais pasažieru automobilis vai vieglais komerciālais transportlīdzeklis ar izpūtēja emisijām no nulles līdz 50 g CO₂/km, tās nosakot saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151;
- n) “kravnesība” ir atšķirība starp tehniski pieļaujamo maksimālo masu atbilstīgi Direktīvas 2007/46/EK II pielikumam un transportlīdzekļa masu.

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

- a) uzņēmumi, kuros ražotājam tieši vai netieši ir:
 - i) tiesības uz vairāk nekā pusi no balsstiesībām; vai

- ii) tiesības iecelt vairāk nekā pusi no uzņēmuma uzraudzības padomes, valdes vai uzņēmumu juridiski pārstāvošu struktūru locekļiem; vai
 - iii) tiesības pārvaldīt uzņēmuma darījumus;
- b) uzņēmumi, kuriem attiecībā uz ražotāju tieši vai netieši ir a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras;
 - c) uzņēmumi, kuros b) apakšpunktā minētajam uzņēmumam tieši vai netieši ir a) apakšpunktā minētās 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 minētās 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 trešām personām.

4. pants

Īpatnējo emisiju mērķrādītāji

1. Ražotājs nodrošina, ka tā vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz šādus īpatnējo emisiju mērķrādītājus:
 - a) 2020. kalendārajam gadam – īpatnējo emisiju mērķrādītāju, kas vieglajiem pasažieru automobiļiem noteikts saskaņā ar I pielikuma A daļas 1. un 2. punktu un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem noteikts saskaņā ar I pielikuma B daļas 1. un 2. punktu, vai, ja ražotājam saskaņā ar 10. pantu ir piešķirta atkāpe, atbilstoši šādai atkāpei;
 - b) katram kalendārajam gadam no 2021. līdz 2024. gadam īpatnējo emisiju mērķrādītāju, kas noteikts saskaņā ar I pielikuma attiecīgi A vai B daļas 3. un 4. punktu vai, ja saskaņā ar 10. pantu ražotājam piešķirta atkāpe, saskaņā ar minēto atkāpi un I pielikuma A vai B daļas 5. punktu;
 - c) katram kalendārajam gadam, sākot ar 2025. gadu, īpatnējo emisiju mērķrādītājus nosaka saskaņā ar I pielikuma A vai B daļas 6.3. punktu, vai, ja ražotājam ir piešķirta atkāpe saskaņā ar 10. pantu, atbilstīgi minētajai atkāpei.
2. Ja attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem vairākos posmos pabeigta transportlīdzekļa īpatnējās CO₂ emisijas nav zināmas, bāzes transportlīdzekļa ražotājs vidējo īpatnējo CO₂ emisiju vērtību nosaka, izmantojot bāzes transportlīdzekļa īpatnējo CO₂ emisiju vērtību.
3. Lai noteiktu katra ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, ņem vērā turpmāk norādītās procentuālās vērtības attiecībā uz katru ražotāja jauno vieglo pasažieru automobili, kas reģistrēti attiecīgajā gadā:
 - 2020. gadā: 95 %,
 - no 2021. gada: 100 %.

5. pants

Superkredīti

Aprēķinot vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, katru jauno vieglo pasažieru automobili, kuram īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz 50 g CO₂/km, skaita kā:

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

par gadu, kad tas ir reģistrēts laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam, ievērojot maksimālo ierobežojumu katram ražotājam 7,5 g CO₂/km minētajā laikposmā, kā aprēķināts saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2017/1153 5. pantu.

6. pants

Apvienošanās grupā

1. Ražotāji, kam saskaņā ar 10. pantu nav piešķirta atkāpe, drīkst apvienoties grupā, lai izpildītu 4. pantā norādītās prasības.
2. Vienošanās par grupas veidošanu var paredzēt uz vienu vai vairākiem kalendārajiem gadiem ar noteikumu, ka katras vienošanās kopējais termiņš nepārsniedz piecus kalendāros gadus, un vienošanos jānoslēdz vēlākais tā pirmā kalendārā gada 31. decembrī, par kuru jāapkopo emisiju dati. Ražotāji, kas apvienojas grupā, iesniedz Komisijai šādu informāciju:
 - a) ražotāji, kas būs iekļauti grupā;
 - b) ražotājs, kas būs izvirzīts par grupas vadītāju, būs grupas kontaktpersona un būs atbildīgs par to maksu par pārsniegtām emisijām samaksāšanu, kuras grupai noteiktas saskaņā ar 8. pantu;
 - c) pierādījumi, ka grupas vadītājs varēs izpildīt b) apakšpunktā minētos pienākumus;
 - d) kā M_1 vai N_1 reģistrēto transportlīdzekļu kategorija, uz kuru grupa attiecas.
3. Ja izvirzītais grupas vadītājs neizpilda prasību samaksāt maksu par pārsniegtajām emisijām, kura grupai noteikta saskaņā ar 8. pantu, Komisija paziņo par to ražotājiem.
4. Grupā iekļautie ražotāji kopīgi informē Komisiju par izmaiņām saistībā ar grupas vadītāju vai grupas finansiālo stāvokli, ciktāl tas ietekmē tās spēju pildīt prasību maksāt par pārsniegtajām emisijām, kas grupai noteikta saskaņā ar 8. pantu, kā arī par izmaiņām grupas sastāvā vai grupas likvidēšanu.
5. Ražotāji drīkst vienoties par apvienošanos grupā, ja to vienošanās atbilst LESD 101. un 102. pantam un ja tie ar komerciāli pamatotiem nosacījumiem atklāti, pārrēdzami un bez diskriminācijas ļauj grupā darboties visiem ražotājiem, kas vēlas kļūt par grupas dalībniekiem. Neskarot Savienības konkurences noteikumu vispārēju piemērošanu šādām grupām, visi grupas dalībnieki jo īpaši nodrošina, ka saistībā ar vienošanos par grupas veidošanu nedrīkst ne kopīgi izmantot datus, ne apmainīties ar informāciju, izņemot attiecībā uz šādu informāciju:
 - a) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas;
 - b) īpatnējo emisiju mērķrādītājs;
 - c) kopējais reģistrēto transportlīdzekļu skaits.
6. Šā panta 5. punktu nepiemēro, ja visi grupas ražotāji veido vienu un to pašu saistītu ražotāju grupu.
7. Ja nav šā panta 3. punktā minētā paziņojuma, to ražotāju grupu, par ko Komisijai iesniegta informācija attiecībā uz 4. pantā minēto saistību izpildi, uzskata par vienu ražotāju. Ar uzraudzību un ziņošanu saistītā informācija par ikvienu ražotāju, kā arī ikvienu ražotāju grupu tiks reģistrēta, nodota un darīta pieejama 7. panta 4. punktā minētajā centralizētajā reģistrā.
8. Komisija ar īstenošanas aktiem drīkst noteikt detalizētus nosacījumus, ko saskaņā ar šā panta 5. punktu izveidotai grupai piemēro. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

7. pants

Vidējo emisiju monitorings un ziņošana par tām

1. Saskaņā ar šīs regulas II un III pielikuma A daļām par katru kalendāro gadu dalībvalsts reģistrē informāciju par katru jaunu vieglo pasažieru automobili un katru jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekli, kas reģistrēts tās teritorijā. Minēto informāciju dara pieejamu ražotājiem un viņu izraudzītajiem importētājiem vai pārstāvjiem katrā dalībvalstī. Dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka par reģistrāciju atbildīgo iestāžu darbība ir pārredzama. Katra dalībvalsts nodrošina, ka īpatnējās CO₂ emisijas vieglajiem pasažieru automobiļiem, kuriem nav tipa apstiprinājuma saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, tiek mērītas un ierakstītas atbilstības sertifikātā.

2. Katru gadu līdz 28. februārim dalībvalsts nosaka un nosūta Komisijai II un III pielikuma A daļās minēto informāciju par iepriekšējo kalendāro gadu. Datus nosūta II pielikuma B daļā un III pielikuma C daļā noteiktajā formātā.

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

4. Komisija izveido centralizētu reģistru, kurā fiksē dalībvalstu paziņotos datus, uz ko attiecas šis pants, un katru gadu līdz 30. jūnijam katram ražotājam provizoriski aprēķina:

a) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;

b) īpatnējo emisiju mērķrādītāju iepriekšējā kalendārajā gadā;

c) starpību starp ražotāja vidējām īpatnējām CO₂ emisijām iepriekšējā kalendārajā gadā un tā īpatnējo emisiju mērķrādītāju minētajā gadā.

Komisija katram ražotājam paziņo provizorisko aprēķinu par attiecīgo ražotāju. Paziņojums ietver datus par katrā dalībvalstī reģistrēto jauno vieglo pasažieru automobiļu un jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaitu un to īpatnējām CO₂ emisijām.

Reģistrs ir publiski pieejams.

5. Ražotājs trīs mēnešu laikā pēc 4. punktā minētā provizoriskā aprēķina saņemšanas drīkst paziņot Komisijai par kļūdām datus, 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. Dalībvalstis izraugās kompetentu iestādi monitoringa datu vākšanai un paziņošanai saskaņā ar šo regulu un informē par to Komisiju.

Izraudzītās kompetentās iestādes nodrošina Komisijai nosūtīto datu pareizību un pilnīgumu un nodrošina kontaktpunktu, kas ir pieejams, lai ātri atbildētu uz Komisijas pieprasījumiem saistībā ar kļūdām un izlaidumiem nosūtītajās datu kopās.

7. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par šā panta 1. līdz 6. punktā noteiktajām datu monitoringa un paziņošanas procedūrām un par II un III pielikuma piemērošanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

8. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu datu prasības un datu parametrus, kas izklāstīti II un III pielikumā.

9. Tipa apstiprinātās iestādes bez kavēšanās ziņo Komisijai par novirzēm, kas salīdzinājumā ar atbilstības sertifikātos norādītajām īpatnējām CO₂ emisijām ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu CO₂ emisijās, veicot verifikācijas saskaņā ar 13. pantu.

Komisija ņem vērā šīs novirzes, aprēķinot ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas.

Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par šādu noviržu ziņošanas procedūrām un to ņemšanu vērā, aprēķinot vidējās īpatnējās CO₂ emisijas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

10. Komisija ne vēlāk kā 2023. gadā novērtē iespēju izstrādāt vienotu Savienības metodiku Savienības tirgū laisto vieglo pasažieru automobiļu un komerciālo transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai. Komisija nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei minēto novērtējumu, tostarp attiecīgā gadījumā priekšlikumus par turpmākiem pasākumiem, piemēram, tiesību aktu priekšlikumus.

11. Turklāt dalībvalstis apkopo un paziņo datus saskaņā ar šo pantu par to M₂ un N₂ kategorijas transportlīdzekļu reģistrāciju, kuri noteikti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā un kuru standartmasa nepārsniedz 2 610 kg, un par transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu.

8. pants

Maksa par pārsniegtajām emisijām

1. Attiecībā uz katru kalendāro gadu Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām attiecīgi ražotājam vai grupas vadītājam, ja ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķrādītāju.
2. Maksu par pārsniegtajām emisijām, kas minēta 1. punktā, aprēķina pēc šādas formulas:
(pārsniegtās emisijas × 95 EUR) × jaunreģistrēto transportlīdzekļu skaits.
Šā panta nolūkā piemēro šādas definīcijas:
 - “pārsniegtās emisijas” ir gramos uz kilometru (pozitīvs skaitlis) izteikta un līdz trim zīmēm aiz komata noapaļota CO₂ vērtība, par kuru ražotājs pārsniedzis īpatnējo emisiju mērķrādītāju kalendārajā gadā vai tā daļā, uz kuru attiecas 4. pantā noteiktās saistības, ņemot vērā CO₂ emisiju samazinājumu saistībā ar inovatīvu tehnoloģiju izmantošanu, kas apstiprinātas atbilstīgi 11. pantam, un
 - “jaunreģistrētu transportlīdzekļu skaits” ir ražotāja izgatavotu un minētajā laikposmā reģistrētu jaunu vieglo pasažieru automobiļu vai jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaits, tos skaitot atsevišķi, atbilstīgi pakāpeniskas ieviešanas kritērijiem, kas noteikts 4. panta 3. punktā.
3. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka paņēmienus, kā iekasēt šā panta 1. punktā noteikto maksu par pārsniegtajām emisijām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.
4. Maksas par pārsniegtajām emisijām uzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.

9. pants

Ražotāju darbības rezultātu publicēšana

1. Līdz katra gada 31. oktobrim Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, publicē sarakstu, kurā norāda:
 - a) katra ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju iepriekšējā kalendārajā gadā;
 - b) katra ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas iepriekšējā kalendārajā gadā;
 - c) atšķirību starp ražotāja iepriekšējā kalendārā gada vidējam īpatnējam CO₂ emisijām un attiecīgā gada īpatnējo emisiju mērķrādītāju;
 - d) vidējās īpatnējās CO₂ emisijas visiem jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jaunajiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā;
 - e) vidējo masu nokomplektētā stāvoklī visiem jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jaunajiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā līdz 2020. gada 31. decembrim;
 - f) vidējo testa masu visiem jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jaunajiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendārajā gadā.
2. Sarakstā, ko publicē saskaņā ar šā panta 1. punktu, norāda arī to, vai ražotājs izpildījis 4. panta prasības iepriekšējam kalendārajam gadam.
3. Šā panta 1. punktā minētajā sarakstā, kas jāpublicē līdz 2022. gada 31. oktobrim, norāda arī:
 - a) attiecīgi 1. panta 4. un 5. punktā minētos ES autoparka mērķrādītājus 2025. un 2030. gadam, ko Komisija aprēķinājusi saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 6.1.1. un 6.1.2. punktu;
 - b) a_{2021} , a_{2025} un a_{2030} vērtības, ko Komisija aprēķinājusi saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 6.2. punktu.

10. pants

Atkāpes noteikumiem ražotājiem

1. Pieteikumu par atkāpes piemērošanu īpatnējo emisiju mērķrādītājam, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikumu, drīkst iesniegt ražotājs, kura izgatavoto jaunu vieglo pasažieru automobiļu skaits vai jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaits, kas katru kalendāro gadu tiek reģistrēts Savienībā, nepārsniedz attiecīgi 10 000 vai 22 000, un kurš:

- a) neietilpst saistītu ražotāju grupā; vai
- b) ietilpst saistītu ražotāju grupā, kas kopā ir atbildīga par mazāk nekā 10 000 Savienībā reģistrētiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem vai 22 000 Savienībā reģistrētiem jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem vienā kalendārajā gadā; vai
- c) ir daļa no saistītu ražotāju grupas, bet kuram ir savas ražošanas iekārtas un konstruktoru birojs.

2. Atkāpi, ko piemēro saskaņā ar 1. punktu, drīkst piešķirt maksimāli uz pieciem kalendārajiem gadiem, un tā ir atjaunojama. 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 pasažieru automobiļiem vai vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, ko tas ražo, tostarp par šo vieglo pasažieru automobiļu vai vieglo komerciālo transportlīdzekļu testa masu un īpatnējām CO₂ emisijām; un
- d) īpatnējo emisiju mērķrādītāju, kas atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO₂ emisijas, un ņemot vērā tirgus īpatnības šāda tipa vieglajiem pasažieru automobiļiem vai vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

3. Komisija piešķir ražotājam atkāpi, ja tā uzskata, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi, un atzīst, ka ražotāja ierosinātais īpatnējo emisiju mērķrādītājs atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO₂ emisijas, kā arī ņemot vērā ražotā vieglā pasažieru automobiļa vai vieglā komerciālā transportlīdzekļa tipa tirgus īpatnības.

Pieteikumu iesniedz vēlākais līdz tā gada 31. oktobrim, kurš ir pirmais gads, kurā atkāpi piemēro.

4. Pieteikumu par atkāpes piemērošanu no īpatnējo emisiju mērķrādītāja, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikuma A daļas 1.–4. punktu un 6.3. punktu, drīkst iesniegt ražotājs, kurš kopā ar visiem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par 10 000 līdz 300 000 jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas kalendārajā gadā reģistrēti Savienībā.

Šādu pieteikumu ražotājs drīkst iesniegt attiecībā uz sevi vai attiecībā uz sevi kopā ar jebkuru no saviem 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) saistībā ar pieteikumiem, kuros ir atsauce uz I pielikuma A daļas 1.–4. punktu, mērķrādītāju, kas ir 45 % samazinājums no vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā vai – ja attiecībā uz vairākiem saistītiem uzņēmumiem tiek iesniegts viens pieteikums – 45 % vidējais samazinājums no minēto uzņēmumu vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā;
- c) saistībā ar pieteikumiem, kuros ir atsauce uz I pielikuma A daļas 6.3. punktu, mērķrādītāju, ko piemēro 2025.–2028. kalendārajā gadā un kas ir šīs regulas 1. panta 4. punkta a) apakšpunktā noteiktais tā mērķrādītāja samazinājums, kuru aprēķina saskaņā ar šā punkta b) apakšpunktu, ņemot vērā CO₂ emisijas, ko mēra, ievērojot Regulu (ES) 2017/1151.

Ja nav informācijas par ražotāja vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā, Komisija nosaka līdzvērtīgu samazināšanas mērķrādītāju, kas pamatots ar labākajām pieejamajām CO₂ emisiju samazināšanas tehnoloģijām, kuras izmanto pielīdzināmas masas vieglajos pasažieru automobiļos un ņemot vērā attiecīgā ražotā vieglā automobiļa tipa tirgus īpašības. Minēto mērķrādītāju pieteikuma iesniedzējs izmanto otrās daļas 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 emisiju mērķrādītāju, Komisija ražotājam nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām saskaņā ar 8. pantu.

8. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, ar kuriem paredz noteikumus, lai papildinātu šā panta 1. līdz 7. punktu attiecībā uz to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpes, attiecībā uz pieteikumu saturu un īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas programmu saturu un izvērtēšanu.

Tāpat Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai pielāgotu I pielikuma A daļu nolūkā noteikt šā panta 4. punkta otrās daļas c) apakšpunktā minēto atkāpes mērķrādītāju aprēķināšanas formulas.

9. Pieteikumus par atkāpes piemērošanu, tostarp ar tiem saistīto papildinformāciju, 5. punktā minētos paziņojumus, informāciju par 6. punktā minēto atkāpju atcelšanu, 7. punktā minēto maksu noteikšanu par pārsniegtajām emisijām un pasākumus, kas pieņemti atbilstoši 8. punktam, dara publiski pieejamus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1049/2001 ⁽¹⁹⁾.

11. pants

Ekoinovācijas

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

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

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

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

2. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par procedūru, saskaņā ar kuru tiek veikta šā panta 1. punktā minēto inovatīvo tehnoloģiju vai inovatīvo tehnoloģiju kopumu apstiprināšana. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā. Šo sīki izstrādāto noteikumu pamatā ir šādi kritēriji attiecībā uz inovatīvajām tehnoloģijām:

- a) piegādātājam vai ražotājam jābūt atbildīgam par to, ka, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas, tiek panākts CO₂ aiztaupījums;
- b) inovatīvajām tehnoloģijām jāsniedz pārbaudīts ieguldījums CO₂ samazināšanā;
- c) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst piemērot standarta pārbaudes cikla CO₂ mērījumus;
- d) attiecībā uz inovatīvajām tehnoloģijām:
 - i) tām nedrīkst piemērot obligātus noteikumus saistībā ar papildu pasākumiem, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO₂/km, kas minēts 1. panta 3. punktā; vai
 - ii) tās nedrīkst būt obligātas saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem.

Sākot ar 2025. gada 1. janvāri, pirmās daļas d) apakšpunkta i) punktā minētais kritērijs neattiecas uz gaisa kondicionēšanas sistēmu efektivitātes uzlabojumiem.

⁽¹⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1049/2001 (2001. gada 30. maijs) par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem (OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.).

3. Piegādātājs vai ražotājs, kurš lūdz pasākumu apstiprināt kā inovatīvu tehnoloģiju vai inovatīvu tehnoloģiju kopumu, iesniedz Komisijai ziņojumu, tostarp verifikācijas ziņojumu, kuru sagatavojusi neatkarīga un sertificēta iestāde. Ja ir iespējama mijiedarbība ar kādu citu – jau apstiprinātu – inovatīvu tehnoloģiju vai inovatīvu tehnoloģiju kopumu, ziņojumā min šo mijiedarbību, un verifikācijas ziņojumā izvērtē, cik lielā mērā šī mijiedarbība maina samazinājumu, kas tiek panākts ar katru pasākumu.
4. Komisija apliecina panākto samazinājumu, pamatojoties uz 2. punktā noteiktajiem kritērijiem.

12. pants

CO₂ emisijas un degvielas vai enerģijas patēriņš reālos apstākļos

1. Komisija uzrauga un novērtē, cik reprezentatīvas reālos apstākļos ir CO₂ emisiju un degvielas vai enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007.

Turklāt Komisija regulāri apkopo datus par vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas vai enerģijas patēriņu reālos apstākļos, izmantojot iebūvētās degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņa uzraudzības ierīces, sākot ar jauniem viegļiem pasažieru automobiļiem un jauniem viegļiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas reģistrēti 2021. gadā.

Komisija nodrošina, ka sabiedrība tiek informēta par reālo apstākļu reprezentativitātes izmaiņām laika gaitā.

2. Šā panta 1. punktā minētajā nolūkā, sākot ar 2021. gada 1. janvāri, Komisija nodrošina, ka no ražotājiem, valstu iestādēm vai ar datu tiešu nosūtīšanu no transportlīdzekļiem – atkarībā no konkrētā gadījuma – Komisijai regulāri tiek darīti pieejami šādi parametri saistībā ar vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas vai enerģijas patēriņu reālos apstākļos:

- a) transportlīdzekļa identifikācijas numurs;
- b) degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņš;
- c) kopējais nobrauktais attālums;
- d) ārēji uzlādējamiem elektriskajiem hibrīda elektrotransportlīdzekļiem – degvielas un elektroenerģijas patēriņš un nobrauktais attālums, kas iedalīts attiecīgi dažādajiem braukšanas režīmiem;
- e) citi parametri, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka var izpildīt 1. punktā noteiktās saistības.

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

3. Lai nepieļautu neatbilstības reālajām emisijām palielināšanos, Komisija ne vēlāk kā 2023. gada 1. jūnijā izvērtē to, kā degvielas un enerģijas patēriņa dati var tikt izmantoti, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļu CO₂ emisijas un degvielas vai enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, laika gaitā joprojām atbilst emisijām reālos apstākļos attiecībā uz visiem ražotājiem.

Komisija uzrauga un katru gadu ziņo, kādas ir izmaiņas attiecībā uz pirmajā daļā minēto neatbilstību laikposmā no 2021. gada līdz 2026. gadam, un nolūkā nepieļaut minētās neatbilstības palielināšanos 2027. gadā izvērtē iespēju ieviest mehānismu, ar ko no 2030. gada pielāgo ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, un attiecīgā gadījumā iesniedz tiesību akta priekšlikumu šāda mehānisma ieviešanai.

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

13. pants

Ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu CO₂ emisiju verifikācija

1. Ražotāji nodrošina, ka CO₂ emisijas un degvielas patēriņa vērtības, kas ierakstītas atbilstības sertifikātos, atbilst ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas patēriņam, kas noteikts saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151.

2. Stājoties spēkā 4. punkta pirmajā daļā minētajām procedūrām, tipa apstiprinātājas iestādes, pamatojoties uz pienācīgiem un reprezentatīviem transportlīdzekļu paraugiem, veic verifikāciju, vai tām transportlīdzekļu saimēm, par kuru tipa apstiprināšanu attiecīgās iestādes ir atbildīgas, atbilstības sertifikātos ierakstītās CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtības atbilst ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu CO₂ emisijām un degvielas patēriņam, kas noteikts saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151, vienlaikus cita starpā ņemot vērā pieejamos datus no iebūvētajām degvielas un/vai elektroenerģijas patēriņa uzraudzības ierīcēm.

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

3. Ja saskaņā ar 2. punktu veiktās verifikācijas rezultātā tiek konstatēta CO₂ emisiju un degvielas patēriņa vērtības neatbilstība vai tiek konstatētas jebkādas stratēģijas, ar kurām mākslīgi uzlabo transportlīdzekļa veiktspēju, atbildīgā tipa apstiprinātāja iestāde papildus Regulas (ES) 2018/858 XI nodaļā izklāstīto pasākumu veikšanai nodrošina atbilstības sertifikātu labošanu.

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

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

14. pants

M₀ un TM₀ vērtību koriģēšana

1. I pielikuma A un B daļā minētās M₀ un TM₀ vērtības koriģē šādi:
 - a) līdz 2020. gada 31. oktobrim M₀ vērtību I pielikuma A daļas 4. punktā koriģē, pielīdzinot to vidējai masai nokomplektētā stāvoklī visiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas reģistrēti 2017., 2018. un 2019. gadā. Šī jaunā M₀ vērtība ir spēkā no 2022. gada 1. janvāra līdz 2024. gada 31. decembrim;
 - b) līdz 2022. gada 31. oktobrim M₀ vērtību I pielikuma B daļas 4. punktā koriģē, pielīdzinot to vidējai masai nokomplektētā stāvoklī visiem jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas reģistrēti 2019., 2020. un 2021. gadā. Minētā jaunā M₀ vērtība stājas spēkā 2024. gadā;
 - c) līdz 2022. gada 31. oktobrim indikatīvo TM₀ vērtību 2025. gadam nosaka kā attiecīgi visu jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu, kas reģistrēti 2021. gadā, vidējo testa masu;
 - d) līdz 2024. gada 31. oktobrim un pēc tam reizi divos gados TM₀ vērtību I pielikuma A un B daļas 6.2. punktā koriģē, pielīdzinot tos attiecīgi visu jaunu vieglo pasažieru automobiļu un jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu, kas reģistrēti iepriekšējos divos kalendārajos gados, sākot ar 2022. un 2023. gadu, vidējai testa masai. Jaunās TM₀ vērtības piemēro no tā kalendārā gada 1. janvāra, kas seko koriģēšanas datumam.
2. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot šā panta 1. punktā minētos pasākumus.

15. pants

Pārskatīšana un ziņojums

1. Komisija 2023. gadā rūpīgi pārskata šīs regulas efektivitāti un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs pārskatīšanas rezultātiem.
2. Šā panta 1. punktā minētajā ziņojumā Komisija cita starpā novērtē, cik reprezentatīvas reālos apstākļos ir CO₂ emisiju un degvielas vai enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas, ievērojot Regulu (EK) Nr. 715/2007; bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū, jo īpaši attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem; uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, kas paziņota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes

Direktīvu 2014/94/ES⁽²⁰⁾, tostarp to finansēšanu; no atjaunojamiem enerģijas avotiem ražoto sintētisko un progresīvo alternatīvo degvielu izmantošanas potenciālo ieguldījumu emisiju samazināšanā; pašreizējā autoparka līmenī faktiski novēroto CO₂ emisiju samazinājumu; bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem piemērotā stimulu mehānisma darbību; I pielikuma A daļas 6.3. punktā noteiktā pārejas pasākuma potenciālo ietekmi; šīs regulas ietekmi uz patērētājiem, jo īpaši patērētājiem ar zemiem un vidējiem ienākumiem; aspektus, ar ko varētu vēl vairāk veicināt ekonomiski dzīvotspējīgu un sociāli taisnīgu pāreju uz tīru, konkurētspējīgu un cenu ziņā pieejamu mobilitāti Savienībā.

Komisija minētajā ziņojumā arī iezīmē skaidru virzību turpmākiem CO₂ emisiju samazinājumiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem pēc 2030. gada, lai dotu būtisku ieguldījumu Parīzes nolīguma ilgtermiņa mērķa sasniegšanā.

3. Šā panta 2. punktā minēto ziņojumu attiecīgā gadījumā papildina ar priekšlikumu šīs regulas grozīšanai, jo īpaši iespējamai ES autoparka mērķrādītāju 2030. gadam pārskatīšanai, ņemot vērā 2. punktā uzskaitītos elementus, un saistošu emisiju samazinājuma mērķrādītāju ieviešanai 2035. un 2040. gadam un pēc tam attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, lai nodrošinātu savlaicīgu transporta nozares pārveidi nolūkā panākt nulles līmeņa emisijas saskaņā ar Parīzes nolīguma mērķiem.

4. Veicot šā panta 1. punktā minēto pārskatīšanu, Komisija novērtē iespēju izstrādāt reālo apstākļu emisiju testa procedūras, izmantojot pārnēsājamas emisiju mērīšanas sistēmas (PEMS). Komisija ņem vērā šo novērtējumu, kā arī saskaņā ar šīs regulas 12. pantu veiktos novērtējumus un attiecīgā gadījumā drīkst pārskatīt CO₂ emisiju mērīšanas procedūras, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007. Komisija jo īpaši sniedz atbilstīgus priekšlikumus nolūkā pielāgot šīs procedūras tā, lai tiktu adekvāti atspoguļotas vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijas reālos apstākļos.

5. Veicot šā panta 1. punktā minēto pārskatīšanu, Komisija izvērtē iespēju ieņēmumus no maksām par pārsniegtajām emisijām novirzīt konkrētam fondam vai attiecīgai programmai ar mērķi nodrošināt taisnīgu pāreju uz klimata ziņā neitrālu ekonomiku, kā minēts Parīzes nolīguma 4. panta 1. punktā, jo īpaši nolūkā atbalstīt autobūves nozarē nodarbināto pārkvalifikāciju, kvalifikācijas celšanu, un citu apmācību attiecībā uz prasmju pilnveidi un pārcelšanu citā darbā visās skartajās dalībvalstīs, it sevišķi reģionos un kopienās, ko pāreja ietekmē visvairāk. Attiecīgā gadījumā Komisija šajā nolūkā vēlākais līdz 2027. gadam iesniedz tiesību akta priekšlikumu.

6. Komisija līdz 2020. gada 31. decembrim pārskata Direktīvu 1999/94/EK, apsverot nepieciešamību nodrošināt patērētājiem precīzu, ticamu un salīdzināmu informāciju par tirgū laisto jauno vieglo pasažieru automobiļu degvielas patēriņu, CO₂ emisijām un gaisu piesārņojošo vielu emisijām, kā arī novērtē iespējas ieviest degvielas ekonomijas un CO₂ emisiju marķējumu jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Attiecīgā gadījumā pārskatīšanas rezultātiem pievieno tiesību akta priekšlikumu.

7. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka korelācijas parametrus, kas nepieciešami, lai atspoguļotu visas izmaiņas reglamentētajā testa procedūrā īpatnējo CO₂ emisiju mērīšanai, kura minēta Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Regulā (EK) Nr. 692/2008, un attiecīgā gadījumā Regulā (ES) 2017/1151. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta šīs regulas 16. panta 2. punktā.

8. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu šo regulu un pielāgotu I pielikumā iekļautās formulas, izmantojot metodiku, kas pieņemta, ievērojot šā panta 7. punktu, vienlaikus nodrošinot to, ka gan vecajās, gan jaunajās testa procedūrās ražotājiem un transportlīdzekļiem ar dažādu lietderību piemērotās samazināšanas prasības ir salīdzināmi stingras.

16. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Klimata pārmaiņu komiteja, kas minēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1999⁽²¹⁾ 44. panta 1. punkta a) apakšpunktā. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

⁽²⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

⁽²¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 328, 21.12.2018., 1. lpp.).

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.
3. Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

17. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 7. panta 8. punktā, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 4. punktā, 14. panta 2. punktā un 15. panta 8. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz sešu gadu laikposmu no 2019. gada 15. maija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms sešu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automatiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 7. panta 8. punktā, 10. panta 8. punktā, 11. panta 1. punkta ceturtajā daļā, 13. panta 4. punktā, 14. panta 2. punktā un 15. panta 8. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 7. panta 8. punktu, 10. panta 8. punktu, 11. panta 1. punkta ceturto daļu, 13. panta 4. punktu, 14. panta 2. punktu un 15. panta 8. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

18. pants

Atcelšana

Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 atceļ no 2020. gada 1. janvāra.

Atsauces uz atceltajām regulām uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu V pielikumā.

19. pants

Stāšanās spēkā

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

To piemēro no 2020. gada 1. janvāra.

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

Strasbūrā, 2019. gada 17. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
A. TAJANI

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
G. CIAMBA

I PIELIKUMS

A DAĻA

ĪPATNĒJO EMISIJU MĒRĶRĀDĪTĀJI VIEGLAJIEM PASAŽIERU AUTOMOBILIEM

1. 2020. kalendārajā gadā jaunam vieglajam pasažieru automobilim īpatnējās CO₂ emisijas šajā punktā un 2. punktā paredzētajiem aprēķiniem nosaka pēc šādas formulas:

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

kur:

M = transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī kilogramos (kg);

M₀ = 1 379,88;

a = 0,0333.

2. Ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2020. gadam aprēķina, izvelkot vidējo aritmētisko rādītāju no visu šā ražotāja ražotu un minētajā kalendārajā gadā reģistrētu jauno vieglo pasažieru automobiļu īpatnējām CO₂ emisijām, kas noteiktas saskaņā ar 1. punktu.
3. Ražotāja īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītāju 2021. gadā aprēķina šādi:

$$\text{WLTP īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{mērķrādītājs}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kur:

WLTP_{CO₂} ir vidējās īpatnējās CO₂ emisijas 2020. gadā, kas noteiktas saskaņā ar Regulas (ES) 2017/1151 XXI pielikumu un aprēķinātas saskaņā ar šīs regulas 4. panta 3. punkta otro ievilkumu, neieskaitot CO₂ aiztaupījumus, ko rada šīs regulas 5. un 11. panta piemērošana;

NEDC_{CO₂} ir vidējās īpatnējās CO₂ emisijas 2020. gadā, kas noteiktas saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2017/1153 un aprēķinātas saskaņā ar šīs regulas 4. panta 3. punkta otro ievilkumu, neieskaitot CO₂ emisiju aiztaupījumus, ko rada šīs regulas 5. un 11. panta piemērošana;

NEDC_{2020mērķrādītājs} ir 2020. gada īpatnējo emisiju mērķrādītājs, kas aprēķināts saskaņā ar 1. un 2. punktu.

4. No 2021. līdz 2024. kalendārajam gadam ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķina šādi:

$$\text{Īpatnējo emisiju mērķrādītājs} = \text{WLTP}_{\text{atsaucē mērķrādītājs}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

kur:

WLTP_{atsaucē mērķrādītājs} ir 2021. gada WLTP īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs, kas aprēķināts saskaņā ar 3. punktu;

a ir 0,0333;

M₀ ir ražotāja jauno reģistrēto vieglo pasažieru automobiļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī (M) attiecīgajā mērķgadā kilogramos (kg);

M₀ ir 1 379,88 2021. gadam un 14. panta 1. punkta a) apakšpunktā definētā vērtība 2022., 2023. un 2024. gadam;

M_{0,2020} ir ražotāja jauno reģistrēto vieglo pasažieru automobiļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī (M) 2020. gadā kilogramos (kg);

M_{0,2020} ir 1 379,88.

5. Ražotājam, kam piešķirta atkāpe attiecībā uz konkrētu NEDC balstītu emisiju mērķrādītāju 2021. gadā, WLTP balstīto atkāpes mērķrādītāju aprēķina šādi:

$$\text{Atkāpes mērķrādītājs}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{mērķrādītājs}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kur:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ ir $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ kā definēts 3. punktā;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ ir $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ kā definēts 3. punktā;

$\text{NEDC}_{2021\text{mērķrādītājs}}$ ir 2021. gada atkāpes mērķrādītājs, ko Komisija piešķirusi atbilstīgi 10. pantam.

6. No 2015. gada 1. janvāra ES autoparka mērķrādītājus un īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītājus ražotājam aprēķina šādi:

6.0. ES autoparka mērķrādītājs 2021

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ ir vidējais rādītājs, izsverot ar 2021. gadā reģistrēto jauno vieglo pasažieru automobiļu skaitu, atsauces vērtībām₂₀₂₁, ko nosaka katram atsevišķajam ražotājam, kuram saskaņā ar 4. punktu tiek piemērots īpatnējo emisiju mērķrādītājs.

Atsauces vērtību₂₀₂₁ katram ražotājam nosaka šādi:

$$\text{atsauces vērtība}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mērīts}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{autoparka mērķrādītājs}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{e2021} - M_{0,2021})$$

kur:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mērīts}}$ ir vidējais mērīto CO₂ emisiju rādītājs katram ražotājam, ņemot vērā visus 2020. gadā reģistrētos jaunus vieglos pasažieru automobiļus, kā noteikts un paziņots saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2017/1153 7.a pantu;

$\text{NEDC}_{2020, \text{autoparka mērķrādītājs}}$ ir 95 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ ir 3. punktā definētā vērtība;

M_{e2021} ir 2021. gadā reģistrēto ražotāja jauno vieglo pasažieru automobiļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī kilogramos (kg);

$M_{0,2021}$ ir visu 2021. gadā reģistrēto to ražotāju jauno vieglo pasažieru automobiļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī kilogramos (kg), kuriem saskaņā ar 4. punktu piemēro īpatnējo emisiju mērķrādītāju;

a ir 4. punktā definētā vērtība.

6.1. ES autoparka mērķrādītāji 2025. un 2030. gadam

6.1.1. ES autoparka mērķrādītājs 2025. līdz 2029. gadam

$$\text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2025} = \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2021} \cdot (1 - \text{samazinājuma koeficients}_{2025})$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ ir 6.0. punktā definētā vērtība;

samazinājuma koeficients₂₀₂₅ ir 1. panta 4. punkta a) apakšpunktā norādītais samazinājums.

6.1.2. ES autoparka mērķrādītājs no 2030. gada

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀ = ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ · (1 – samazinājuma koeficients₂₀₃₀)

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ ir 6.0. punktā definētā vērtība;

samazinājuma koeficients₂₀₃₀ ir 1. panta 5. punkta a) apakšpunktā norādītais samazinājums.

6.2. Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītāji no 2025. gada

6.2.1. Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītāji no 2025. līdz 2029. gadam

Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM – TM₀)

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₅ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.1. punktu;

a₂₀₂₅ ir $\frac{a_{2021} \cdot \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2025}}{\text{vidējās emisijas}_{2021}}$

kur:

a₂₀₂₁ ir slīpums atbilstošākajai taisnei, kas iegūta, piemērojot lineāro mazāko kvadrātu metodi katra 2021. gadā reģistrētā jauna vieglā pasažieru automobiļa testa masai (neatkarīgais mainīgais) un īpatnējām CO₂ emisijām (atkarīgais mainīgais);

vidējās emisijas₂₀₂₁ ir visu to ražotāju jaunu vieglo pasažieru automobiļu, kas reģistrēti 2021. gadā, vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, kuriem īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķina saskaņā ar 4. punktu;

TM ir visu ražotāja jaunu vieglo pasažieru automobiļu, kas reģistrēti attiecīgajā kalendārajā gadā, vidējā testa masa kilogramos (kg);

TM₀ ir saskaņā ar 14. panta 1. punkta d) apakšpunktu noteiktā vērtība kilogramos (kg).

6.2.2. Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītāji no 2030. gada

Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs = ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀)

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.2. punktu;

a₂₀₃₀ ir $\frac{a_{2021} \cdot \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2030}}{\text{vidējās emisijas}_{2021}}$

kur:

a₂₀₂₁ kā noteikts 6.2.1. punktā;

vidējās emisijas₂₀₂₁ kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM₀ kā noteikts 6.2.1. punktā.

6.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2025. gada

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs · ZLEV koeficients

kur:

īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir īpatnējo CO₂ emisiju atsauces mērķrādītājs, ko nosaka saskaņā ar 6.2.1. punktu laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam un saskaņā ar 6.2.2. punktu laikposmam no 2030. gada;

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

kur:

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

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

Attiecībā uz jaunajiem viegļajiem pasažieru automobiļiem, kas reģistrēti dalībvalstīs, kuru autoparkos bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvars ir mazāks nekā 60 % no ES vidējā rādītāja 2017. gadā ⁽¹⁾ un kurās 2017. gadā ir reģistrēti mazāk nekā 1 000 jaunu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, $ZLEV_{\text{īpatnējais}}$ līdz 2030. gadam, to ieskaitot, tiek aprēķināts saskaņā ar šādu formulu:

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

Ja dalībvalsts jauno vieglo pasažieru automobiļu, kas reģistrēti no 2025. gada līdz 2030. gadam, autoparkā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvars pārsniedz 5 %, attiecīgā dalībvalsts nav tiesīga piemērot reininātāju 1,85 turpmākajos gados;

x ir 15 % laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam un 35 % laikposmam no 2030. gada.

B DAĻA

ĪPATNĒJO EMISIJU MĒRĶRĀDĪTĀJI VIEGLAJIEM KOMERCIĀLAJIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM

2020. kalendārā gadā katra jaunā vieglā komerciālā transportlīdzekļa īpatnējās CO₂ emisijas šajā punktā un 2. punktā paredzētajiem aprēķiniem nosaka pēc šādas formulas:

$$\text{Īpatnējās CO}_2 \text{ emisijas} = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

kur:

M = transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī kilogramos (kg);

M₀ = 1 766,4;

a = 0,096.

- Ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju 2020. gadā aprēķina kā 1. punktā noteiktās vidējās īpatnējās CO₂ emisijas katram šajā kalendārā gadā reģistrētam jaunam viegļajam komerciālajam transportlīdzeklim, ko tas saražojis.

⁽¹⁾ Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru dalībvalsts jaunu vieglo pasažieru automobiļu autoparkā 2017. gadā aprēķina: visu 2017. gadā reģistrēto jauno bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu skaitu dalot ar tajā pašā gadā reģistrēto jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu.

3. Ražotāja īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītāju 2021. gadā aprēķina šādi:

$$WLTP_{\text{īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs}} = WLTP_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020\text{mērķrādītājs}}}{NEDC_{\text{CO}_2}} \right)$$

kur:

$WLTP_{\text{CO}_2}$ ir vidējās īpatnējās CO₂ emisijas 2020. gadā, kas noteiktas saskaņā ar Regulas (ES) 2017/1151 XXI pielikumu, neieskaitot CO₂ aiztaupījumus, ko rada šīs regulas 11. panta piemērošana;

$NEDC_{\text{CO}_2}$ ir vidējās īpatnējās CO₂ emisijas 2020. gadā, kas noteiktas saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2017/1152, neieskaitot CO₂ emisiju aiztaupījumus, ko rada šīs regulas 11. panta piemērošana;

$NEDC_{2020\text{mērķrādītājs}}$ ir 2020. gada īpatnējo emisiju mērķrādītājs, kas aprēķināts saskaņā ar 1. un 2. punktu.

4. No 2021. līdz 2024. kalendārajam gadam ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķina šādi:

$$\text{Īpatnējo emisiju mērķrādītājs} = WLTP_{\text{atsaucē mērķrādītājs}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

kur:

$WLTP_{\text{atsaucē mērķrādītājs}}$ ir 2021. gada WLTP īpatnējo emisiju atsaucē mērķrādītājs, kas aprēķināts saskaņā ar 3. punktu;

a ir 0,096;

M_{θ} ir attiecīgajā mērķgadā reģistrēto ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī (M) kilogramos (kg);

M_0 ir 1 766,4 2020. gadā, savukārt 2021., 2022. un 2023. gadā vērtība, kas pieņemta atbilstīgi Regulas (ES) Nr. 510/2011 13. panta 5. punktam, un 2024. gadā vērtība, kas pieņemta atbilstīgi šīs regulas 14. panta 1. punkta b) apakšpunktam;

$M_{\theta 2020}$ ir 2020. gadā reģistrēto ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī (M) kilogramos (kg);

$M_{0,2020}$ ir 1 766,4.

5. Ražotājam, kam piešķirta atkāpe attiecībā uz konkrētu NEDC balstītu emisiju mērķrādītāju 2021. gadā, WLTP balstīto atkāpes mērķrādītāju aprēķina šādi:

$$\text{Atkāpes mērķrādītājs}_{2021} = WLTP_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021\text{mērķrādītājs}}}{NEDC_{\text{CO}_2}} \right)$$

kur:

$WLTP_{\text{CO}_2}$ ir $WLTP_{\text{CO}_2}$, kā definēts 3. punktā;

$NEDC_{\text{CO}_2}$ ir $NEDC_{\text{CO}_2}$, kā definēts 3. punktā;

$NEDC_{2021\text{mērķrādītājs}}$ ir 2021. gada atkāpes mērķrādītājs, ko Komisija piešķirusi atbilstīgi šīs regulas 10. pantam.

6. No 2015. gada 1. janvāra ES autoparka mērķrādītājus un īpatnējo emisiju mērķrādītāju ražotājam aprēķina šādi:

6.0. ES autoparka mērķrādītājs 2021

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ ir vidējais rādītājs, izsverot ar 2021. gadā reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaitu, atsaucēs vērtībām₂₀₂₁, ko nosaka katram atsevišķajam ražotājam, kuram saskaņā ar 4. punktu tiek piemērots īpatnējo emisiju mērķrādītājs.

Atsaucēs vērtību₂₀₂₁ katram ražotājam nosaka šādi:

$$\text{atsaucēs vērtība}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mērīts}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{autoparka mērķrādītājs}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\theta, 2021} - M_{0, 2021})$$

kur:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{mērīts}}$ ir vidējais mērīto CO₂ emisiju rādītājs katram ražotājam, ņemot vērā visus 2020. gadā reģistrētos jaunus vieglos komerciālos transportlīdzekļus, kā noteikts un paziņots saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2017/1152 7.a pantu;

$\text{NEDC}_{2020, \text{autoparka mērķrādītājs}}$ ir 147 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ ir 3. punktā definētā vērtība;

$M_{\theta, 2021}$ ir 2021. gadā reģistrēto ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī kilogramos (kg);

$M_{0, 2021}$ ir visu 2021. gadā reģistrēto to ražotāju jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā masa nokomplektētā stāvoklī kilogramos (kg), kuriem saskaņā ar 4. punktu piemēro īpatnējo emisiju mērķrādītāju;

a ir 4. punktā definētā vērtība;

6.1. ES autoparka mērķrādītāji 2025. un 2030. gadam

6.1.1. ES autoparka mērķrādītājs 2025. līdz 2029. gadam

$$\text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2025} = \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2021} \cdot (1 - \text{samazinājuma koeficients}_{2025})$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ ir 6.0. punktā definētā vērtība;

samazinājuma koeficients₂₀₂₅ ir 1. panta 4. punkta b) apakšpunktā norādītais samazinājums.

6.1.2. ES autoparka mērķrādītājs no 2030. gada

$$\text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2030} = \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2021} \cdot (1 - \text{samazinājuma koeficients}_{2030})$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₁ ir 6.0. punktā definētā vērtība;

samazinājuma koeficients₂₀₃₀ ir 1. panta 5. punkta b) apakšpunktā norādītais samazinājums.

6.2. Īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītāji no 2025. gada

6.2.1. Īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītāji no 2025. līdz 2029. gadam

$$\text{Īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājs} = \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2025} + a \cdot (TM - TM_0)$$

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₂₅ nosaka saskaņā ar 6.1.1. punktu;

a ir a_{2025} , ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda vai mazāka par TM_0 , ko nosaka saskaņā ar 14. panta 1. punkta d) apakšpunktu, un a_{2021} , ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par TM_0 , ko nosaka saskaņā ar 14. panta 1. punkta d) apakšpunktu,

kur:

$$a_{2025} \text{ ir } \frac{a_{2021} \cdot \text{ES autoparka mērķrādītājs}_{2025}}{\text{vidējās emisijas}_{2021}}$$

a_{2021} ir slīpums atbilstošākajai taisnei, kas iegūta, piemērojot lineāro mazāko kvadrātu metodi katra 2021. gadā reģistrētā jaunā vieglā komerciālā transportlīdzekļa testa masai (neatkarīgais mainīgais) un īpatnējām CO₂ emisijām (atkarīgais mainīgais);

vidējās emisijas₂₀₂₁ ir visu 2021. gadā reģistrēto to ražotāju jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, kuriem īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķina saskaņā ar 4. punktu;

TM ir visu ražotāja attiecīgajā kalendārajā gadā reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa kilogramos (kg);

TM₀ ir saskaņā ar 14. panta 1. punkta d) apakšpunktu noteiktā vērtība kilogramos (kg).

6.2.2. Īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītāji no 2030. gada

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

kur:

ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀ tiek noteikts saskaņā ar 6.1.2. punktu;

α ir a_{2030} , ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir vienāda vai mazāka par TM₀, ko nosaka saskaņā ar 14. panta 1. punkta d) apakšpunktu, un a_{2021} , ja ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu vidējā testa masa ir lielāka par TM₀, ko nosaka saskaņā ar 14. panta 1. punkta d) apakšpunktu,

kur:

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

a_{2021} kā noteikts 6.2.1. punktā;

vidējās emisijas₂₀₂₁ kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM kā noteikts 6.2.1. punktā;

TM₀ kā noteikts 6.2.1. punktā.

6.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2025. gada

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

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

kur:

īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir ražotāja īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs, ko nosaka saskaņā ar 6.2.1. punktu;

$\varnothing_{\text{mērķrādītāji}}$ ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita, visiem īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājiem, ko nosaka saskaņā ar 6.2.1. punktu;

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

kur:

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

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

x ir 15 %.

6.3.2. Īpatnējo emisiju mērķrādītāji no 2030. gada

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = (īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājs - ($\emptyset_{\text{mērķrādītāji}}$ - ES autoparka mērķrādītājs₂₀₃₀)) · ZLEV koeficients

kur:

īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir ražotāja īpatnējo emisiju atsaucēs mērķrādītājs, ko nosaka saskaņā ar 6.2.2. punktu;

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

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

kur:

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

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

x ir 30 %.

II PIELIKUMS

JAUNU VIEGLO PASAŽIERU AUTOMOBILU EMISIJU MONITORINGS UN ZIŅOŠANA PAR TĀM

A DAĻA

Datu vākšana par jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un CO₂ emisiju monitoringa informācijas noteikšana

1. Par katru kalendāro gadu dalībvalsts fiksē šādus detalizētus datus par katru jaunu vieglo pasažieru automobili, kurš reģistrēts tās teritorijā kā M₁ kategorijas transportlīdzeklis:
 - a) ražotājs;
 - b) tipa apstiprinājuma numurs un tā paplašinājums;
 - c) tips, variants un versija (attiecīgā gadījumā);
 - d) marka un komercnosaukums;
 - e) apstiprinātā transportlīdzekļa tipa kategorija;
 - f) pirmo reizi reģistrēto transportlīdzekļu kopskaits;
 - g) transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī;
 - h) īpatnējās CO₂ emisijas (NEDC un WLTP);
 - i) balstvirsmas: garenbāze, vadāmās ass šķērsbāze un pārējo asu šķērsbāze;
 - j) degvielas tips un degvielas režīms;
 - k) dzinēja darba tilpums;
 - l) elektroenerģijas patēriņš;
 - m) inovatīvās tehnoloģijas vai inovatīvo tehnoloģiju grupas kods un šīs tehnoloģijas radītais CO₂ emisiju samazinājums (NEDC un WLTP);
 - n) maksimālā lietderīgā jauda;
 - o) transportlīdzekļa identifikācijas numurs;
 - p) WLTP testa masa;
 - q) Īstenošanas regulas (ES) 2017/1153 I pielikuma 3.2.8. punktā minētie novirzes un verifikācijas koeficienti;
 - r) reģistrētā transportlīdzekļa kategorija;
 - s) transportlīdzekļu saimes identifikācijas numurs;
 - t) attiecīgā gadījumā pilnuzlādes nobraukums.

Dalībvalstis saskaņā ar 7. pantu dara pieejamus Komisijai visus šajā punktā uzskaitītos datus B daļas 2. punktā norādītajā formātā.
2. Detalizētos datus, kas minēti 1. punktā, ņem no attiecīgā vieglā pasažieru automobiļa atbilstības sertifikāta. Attiecībā uz divu degvielu (benzīns/gāze) transportlīdzekļiem, kuru atbilstības sertifikātā ir norādītas abu degvielas veidu īpatnējo CO₂ emisiju vērtības, dalībvalstis izmanto tikai tos datus, kas mērīti attiecībā uz gāzi.
3. Dalībvalstis katram kalendārajam gadam nosaka:
 - a) pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums;
 - b) pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu, kuri saņēmuši individuālu apstiprinājumu;
 - c) pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaitu, uz kuriem attiecas valsts tipa apstiprinājums mazām sērijām.

B DAĻA**Datu nosūtīšanas formāts**

Dalībvalstis par katru gadu ziņo A daļas 1. un 3. punktā norādīto informāciju šādā formātā:

1. IEDAĻA

MONITORINGA DATU KOPSAVILKUMS

Dalībvalsts ⁽¹⁾	
Gads	
Pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaits, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums	
Pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaits, kuri saņēmuši jaunu individuālu apstiprinājumu	
Pirmo reizi reģistrēto to jauno vieglo pasažieru automobiļu kopskaits, uz kuriem attiecas valsts tipa apstiprinājums mazām sērijām	

⁽¹⁾ ISO 3166 divu burtu kodi, izņemot Grieķiju un Apvienoto Karalisti, kuru kodi ir attiecīgi "EL" un "UK".

2. IEDAĻA

DETALIZĒTI MONITORINGA DATI – VIENA TRANSPORTLĪDZEKĻA IERAKSTS

Atsauce uz A daļas 1. punktu	Detalizēti dati par katru reģistrēto transportlīdzekli
a)	Ražotājs, ES standarta nosaukums
	Ražotājs, OEM deklarācijā norādītais nosaukums
	Ražotāja nosaukums dalībvalsts reģistrā ⁽¹⁾
b)	Tipa apstiprinājuma numurs un tā paplašinājums
c)	Tips
	Variants
	Versija
d)	Marka un komercnosaukums
e)	Apstiprinātā transportlīdzekļa tipa kategorija
f)	Jauno reģistrāciju kopējais skaits
g)	Transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī
h)	Īpatnējās CO ₂ emisijas (kombinētās) NEDC vērtība līdz 2020. gada 31. decembrim, izņemot 5. panta piemērošanas jomā ietilpstošajiem transportlīdzekļiem, kuriem NEDC vērtību līdz 2022. gada 31. decembrim nosaka saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2017/1153 5. pantu
	Īpatnējās CO ₂ emisijas (kombinētās) WLTP vērtība

Atsauce uz A daļas 1. punktu	Detalizēti dati par katru reģistrēto transportlīdzekli
i)	Garenbāze
	Vadāmās ass (1. ass) šķērsbāze
	Pārējo asu (2. ass) šķērsbāze
j)	Degvielas veids
	Degvielas režīms
k)	Dzinēja darba tilpums (cm ³)
l)	Elektroenerģijas patēriņš (Wh/km)
m)	Ekoinovācijas(-u) kods(-i)
	Ekoinovācijas(-u) radītie kopējie NEDC CO ₂ emisiju aiztaupījumi līdz 2020. gada 31. decembrim
	Ekoinovācijas(-u) radītie kopējie WLTP CO ₂ emisiju aiztaupījumi
n)	Maksimālā lietderīgā jauda
o)	Transportlīdzekļa identifikācijas numurs
p)	WLTP testa masa
q)	Novirzes koeficients De (ja pieejams)
	Verifikācijas koeficients (ja pieejams)
r)	Reģistrētā transportlīdzekļa kategorija
s)	Transportlīdzekļu saimes identifikācijas numurs
t)	Attiecīgā gadījumā pilnuzlādes nobraukums

Piezīmes

(¹) Attiecībā uz valsts tipa apstiprinājumiem mazām sērijām (NSS) vai individuālajiem apstiprinājumiem (IVA) ražotāja nosaukumu norāda slejā "Ražotāja nosaukums dalībvalsts reģistrā", savukārt slejā "Ražotājs, ES standarta nosaukums" norāda "AA-NSS" vai "AA-IVA" atkarībā no konkrētā gadījuma.

III PIELIKUMS

JAUNO VIEGLO KOMERCIĀLO TRANSPORTLĪDZEKĻU EMISIJU MONITORINGS UN ZIŅOŠANA PAR TĀM

A. Datu apkopošana par jaunajiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un CO₂ emisijām monitoringa informācijas noteikšana

1. Detalizēti dati

1.1. Pabeigti transportlīdzekļi, kas reģistrēti kā N₁ kategorijas transportlīdzekļi

Attiecībā uz pabeigtiem transportlīdzekļiem ar EK tipa apstiprinājumu, kas reģistrēti kā N₁ kategorijas transportlīdzekļi, dalībvalstis par katru kalendāro gadu reģistrē šādus detalizētus datus par katru jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekli, kas pirmoreiz tiek reģistrēts attiecīgās dalībvalsts teritorijā:

- a) ražotājs;
- b) tipa apstiprinājuma numurs un tā paplašinājumu;
- c) tips, variants un versija;
- d) marka;
- e) apstiprinātā transportlīdzekļa tipa kategorija;
- f) reģistrētā transportlīdzekļa kategorija;
- g) īpatnējās CO₂ emisijas (NEDC un WLTP);
- h) transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī;
- i) tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa;
- j) balstvirsmas: garenbāze, vadāmās ass šķērsbāze un pārējo asu šķērsbāze;
- k) degvielas tips un degvielas režīms;
- l) dzinēja darba tilpums;
- m) elektroenerģijas patēriņš;
- n) inovatīvās tehnoloģijas vai inovatīvo tehnoloģiju grupas kods un CO₂ emisiju samazinājums šīs tehnoloģijas iespaidā (NEDC un WLTP);
- o) transportlīdzekļa identifikācijas numurs;
- p) WLTP testa masa;
- q) Īstenošanas regulas (ES) 2017/1152 I pielikuma 3.2.8. punktā minētie novirzes un verifikācijas koeficienti;
- r) transportlīdzekļu saimes identifikācijas numurs, ko nosaka saskaņā ar Regulas (ES) 2017/1151 XXI pielikuma 5.0. punktu;
- s) attiecīgā gadījumā pilnuzlādes nobraukums.

Dalībvalstis saskaņā ar 7. pantu dara pieejamus Komisijai visus šajā punktā uzskaitītos datus šā pielikuma C daļas 2. iedaļā norādītajā formātā.

1.2. Transportlīdzekļi, kas apstiprināti vairākposmu procesā un reģistrēti kā N_1 kategorijas transportlīdzekļi

Attiecībā uz vairākposmu procesā apstiprinātiem transportlīdzekļiem, kas reģistrēti kā N_1 kategorijas transportlīdzekļi, dalībvalstis par katru kalendāro gadu reģistrē šādus detalizētus datus:

- a) par bāzes (nepabeigtu) transportlīdzekli – datus, kas minēti 1.1. apakšpunkta a), b), c), d), e), g), h), i), n) un o) punktā, vai – h) un i) punktā norādīto datu vietā – iepriekš noteikto papildmasu, kas norādīta kā daļa no tipa apstiprinājuma informācijas, kura noteikta Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.17.2. punktā;
- b) par bāzes (pabeigtu) transportlīdzekli – datus, kas minēti 1.1. apakšpunkta a), b), c), d), e), g), h), i), n) un o) punktā;
- c) par vairākos posmos pabeigtu transportlīdzekli – datus, kas minēti 1.1. apakšpunkta a), f), g), h), j), k), l), m) un o) punktā.

Ja kādus pirmās daļas a) un b) punktā minētos datus par bāzes transportlīdzekli nevar sniegt, tad dalībvalsts to vietā sniedz datus par vairākos posmos pabeigto transportlīdzekli.

Datus par vairākos posmos pabeigtiem N_1 kategorijas transportlīdzekļiem sniedz formātā, kas noteikts C daļas 2. iedaļā.

Transportlīdzekļa identifikācijas numuru, kas minēts 1.1. apakšpunkta o) punktā, nedrīkst publicēt.

2. Informāciju, kas minēta 1. punktā, iegūst no atbilstības sertifikāta. Attiecībā uz divu degvielu (benzīns/gāze) transportlīdzekļiem, kuru atbilstības sertifikātā ir norādītas abu degvielas veidu īpatnējo CO_2 emisiju vērtības, dalībvalstis izmanto tikai vērtību, kas izmērīta attiecībā uz gāzi.
3. Dalībvalstis katram kalendārajam gadam nosaka:
 - a) to pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaitu, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums;
 - b) to pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaitu, uz kuriem attiecas vairākposmu tipa apstiprinājums, ja šāda informācija ir pieejama;
 - c) to pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaitu, uz kuriem attiecas individuāls apstiprinājums;
 - d) to pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaitu, uz kuriem attiecas valsts tipa apstiprinājums mazām sērijām.
- B. Metodika jaunu vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO_2 monitoringa informācijas noteikšanai

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

1. Reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaits

Dalībvalstis nosaka savā teritorijā reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaitu attiecīgajā monitoringa gadā, atsevišķi norādot transportlīdzekļus, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums, individuāls apstiprinājums un valsts tipa apstiprinājums mazām sērijām, un, attiecīgā gadījumā, uz kuriem attiecas vairākposmu tipa apstiprinājums.

2. Vairākos posmos pabeigti transportlīdzekļi

Attiecībā uz vairākposmu transportlīdzekļiem vairākos posmos pabeigto transportlīdzekļu īpatnējo CO_2 emisiju attiecina uz bāzes transportlīdzekļa ražotāju.

Lai, bāzes transportlīdzekļa ražotājam neradot pārmērīgi lielu slogu, nodrošinātu, ka vairākos posmos pabeigto transportlīdzekļu CO_2 emisijas, degvielas ekonomijas un masas vērtības ir reprezentatīvas, Komisija ierosina īpašu uzraudzības procedūru un attiecīgā gadījumā izdara nepieciešamos grozījumus attiecīgajos tipa apstiprināšanas tiesību aktos.

Lai gan 2020. gada mērķrādītāja aprēķināšanai saskaņā ar I pielikuma B daļas 2. punktu iepriekš noteikto papildmasu ņem no šā pielikuma C daļas, ja šo masas vērtību nevar noteikt, 7. panta 4. punktā minētā īpatnējo emisiju mērķrādītāja provizorisks aprēķinam var izmantot vairākos posmos pabeigta transportlīdzekļa masu nokomplektētā stāvoklī.

Ja bāzes transportlīdzeklis ir pabeigts transportlīdzeklis, īpatnējo emisiju mērķrādītāja aprēķinam izmanto minētā transportlīdzekļa masu nokomplektētā stāvoklī. Savukārt, ja šo masas vērtību nevar noteikt, īpatnējo emisiju mērķrādītāja aprēķinam var izmantot vairākos posmos pabeigta transportlīdzekļa masu nokomplektētā stāvoklī.

C. Datu nosūtīšanas formāts

Dalībvalstis par katru gadu paziņo A daļas 1. un 3. punktā norādīto informāciju šādā formātā:

1. iedaļa

Monitoringa datu kopsavilkums

Dalībvalsts ⁽¹⁾	
Gads	
To pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaits, uz kuriem attiecas EK tipa apstiprinājums	
To pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaits, kuriem piešķirts individuāls apstiprinājums	
To pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaits, uz kuriem attiecas valsts tipa apstiprinājums mazām sērijām	
To pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaits, uz kuriem attiecas vairākposmu tipa apstiprinājums (ja šāda informācija ir pieejama)	

⁽¹⁾ ISO 3166 divu burtu kodi, izņemot Grieķiju un Apvienoto Karalisti, kuru kodi ir attiecīgi "EL" un "UK".

2. iedaļa

Detalizēti monitoringa dati – viena transportlīdzekļa ieraksts

Atsauce uz A daļas 1.1. apakšpunktu	Detalizēti dati par katru reģistrēto transportlīdzekli ⁽¹⁾
a)	Ražotājs, ES standarta nosaukums ⁽²⁾
	Ražotājs, OEM deklarācijā norādītais nosaukums PABEIGTS TRANSPORTLĪDZEKLIS/BĀZES TRANSPORTLĪDZEKLIS ⁽³⁾
	Ražotājs, OEM deklarācijā norādītais nosaukums VAIRĀKOS POSMOS PABEIGTS TRANSPORTLĪDZEKLIS ⁽³⁾
	Ražotāja nosaukums dalībvalsts reģistrā ⁽²⁾
b)	Tipa apstiprinājuma numurs un tā paplašinājums
c)	Tips
	Variants
	Versija
d)	Marka
e)	Apstiprinātā transportlīdzekļa tipa kategorija
f)	Reģistrētā transportlīdzekļa kategorija
g)	Īpatnējās CO ₂ emisijas (kombinētās) NEDC vērtība līdz 2020. gada 31. decembrim
	Īpatnējās CO ₂ emisijas (kombinētās) WLTP vērtība

Atsauce uz A daļas 1.1. apakšpunktu	Detalizēti dati par katru reģistrēto transportlīdzekli ⁽¹⁾
h)	Transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī BĀZES TRANSPORTLĪDZEKLIS
	Transportlīdzekļa masa nokomplektētā stāvoklī VAIRĀKOS POSMOS PABEIGTS TRANSPORTLĪDZEKLIS/PABEIGTS TRANSPORTLĪDZEKLIS
i) ⁽⁴⁾	Tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa
j)	Garenbāze
	Vadāmās ass (1. ass) šķērsbāze
	Pārējo asu (2. ass) šķērsbāze
k)	Degvielas tips
	Degvielas režīms
l)	Dzinēja darba tilpums (cm ³)
m)	Elektroenerģijas patēriņš (Wh/km)
n)	Ekoinovācijas(-u) kods(-i)
	Ekoinovācijas(-u) radītie kopējie NEDC CO ₂ emisiju aiztaupījumi līdz 2020. gada 31. decembrim
	Ekoinovācijas(-u) radītie kopējie WLTP CO ₂ emisiju aiztaupījumi
o)	Transportlīdzekļa identifikācijas numurs
p)	WLTP testa masa
q)	Novirzes koeficients De (ja pieejams)
	Verifikācijas koeficients (ja pieejams)
r)	Transportlīdzekļu saimes identifikācijas numurs
s)	Pilnuzlādes nobraukums (ja pieejams)
Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.17.2. punkts ⁽⁵⁾	Iepriekš noteiktā papildmasa (attiecīgā gadījumā vairākposmu procesā apstiprinātiem transportlīdzekļiem)

Piezīmes

- ⁽¹⁾ Ja vairākposmu procesā apstiprināta transportlīdzekļa gadījumā nevar sniegt datus par bāzes transportlīdzekli, dalībvalsts sniedz vismaz šajā formātā sagatavotus datus par vairākos posmos pabeigto transportlīdzekli.
- ⁽²⁾ Attiecībā uz valsts tipa apstiprinājumu mazām sērijām (NSS) vai individuālu apstiprinājumu (IVA) ražotāja nosaukumu norāda slejā "Ražotāja nosaukums dalībvalsts reģistrā", savukārt slejā "Ražotājs, ES standarta nosaukums" norāda "AA-NSS" vai "AA-IVA" atkarībā no konkrētā gadījuma.
- ⁽³⁾ Vairākposmu procesā apstiprinātu transportlīdzekļu gadījumā norāda (nepabeigtā/pabeigtā) bāzes transportlīdzekļa ražotāju. Ja informācija par bāzes transportlīdzekļa ražotāju nav pieejama, norāda tikai vairākos posmos pabeigtā transportlīdzekļa ražotāju.
- ⁽⁴⁾ Vairākposmu procesā apstiprinātu transportlīdzekļu gadījumā norāda bāzes transportlīdzekļa tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu.
- ⁽⁵⁾ Vairākposmu procesā apstiprinātu transportlīdzekļu gadījumā masu nokomplektētā stāvoklī un bāzes transportlīdzekļa tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu var aizstāt ar iepriekš noteikto papildmasu, kas norādīta tipa apstiprinājuma informācijā saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.17.2. punktu.

IV PIELIKUMS

ATCELTĀS REGULAS AR TAJĀS SECĪGI VEIKTO GROZĪJUMU UZSKAITĪJUMU

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 443/2009	(OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.)
Komisijas Regula (ES) Nr. 397/2013	(OV L 120, 1.5.2013., 4. lpp.)
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 333/2014	(OV L 103, 5.4.2014., 15. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) 2015/6	(OV L 3, 7.1.2015., 1. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) 2017/1502	(OV L 221, 26.8.2017., 4. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) 2018/649	(OV L 108, 27.4.2018., 14. lpp.)
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 510/2011	(OV L 145, 31.5.2011., 1. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 205/2012	(OV L 72, 10.3.2012., 2. lpp.)
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 253/2014	(OV L 84, 20.3.2014., 38. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 404/2014	(OV L 121, 24.4.2014., 1. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) 2017/748	(OV L 113, 29.4.2017., 9. lpp.)
Komisijas Deleģētā regula (ES) 2017/1499	(OV L 219, 25.8.2017., 1. lpp.)

V PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Regula (EK) Nr. 443/2009	Regula (ES) Nr. 510/2011	Šī regula
1. panta pirmā daļa	1. panta 1. punkts	1. panta 1. punkts
1. panta otrā daļa	1. panta 2. punkts	1. panta 2. punkts
1. panta trešā daļa	—	1. panta 3. punkts
—	—	1. panta 4. punkts
—	—	1. panta 5. punkts
—	—	1. panta 6. punkts
—	—	1. panta 7. punkts
2. panta 1. punkts	2. panta 1. punkts	2. panta 1. punkts
2. panta 2. punkts	2. panta 2. punkts	2. panta 2. punkts
2. panta 3. punkts	2. panta 3. punkts	2. panta 3. punkts
2. panta 4. punkts	2. panta 4. punkts	2. panta 4. punkts
3. panta 1. punkta ievaddaļa	3. panta 1. punkta ievaddaļa	3. panta 1. punkta ievaddaļa
3. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts	3. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts	3. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts
—	3. panta 1. punkta c), d) un e) apakšpunkts	3. panta 1. punkta c), d) un e) apakšpunkts
3. panta 1. punkta c) un d) apakšpunkts	3. panta 1. punkta f) un g) apakšpunkts	3. panta 1. punkta f) un g) apakšpunkts
3. panta 1. punkta f) apakšpunkts	3. panta 1. punkta h) apakšpunkts	3. panta 1. punkta h) apakšpunkts
3. panta 1. punkta e) apakšpunkts	3. panta 1. punkta j) apakšpunkts	3. panta 1. punkta i) apakšpunkts
3. panta 1. punkta g) apakšpunkts	3. panta 1. punkta i) apakšpunkts	3. panta 1. punkta j) apakšpunkts
—	—	3. panta 1. punkta k), l) un m) apakšpunkts
—	3. panta 1. punkta k) apakšpunkts—	3. panta 1. punkta n) apakšpunkts
3. panta 2. punkts	3. panta 2. punkts	3. panta 2. punkts
4. panta pirmā daļa	4. panta pirmā daļa	4. panta 1. punkta ievaddaļa un a) un b) apakšpunkts
—	—	4. panta 1. punkta c) apakšpunkts
—	4. panta otrā daļa	4. panta 2. punkts
4. panta otrā daļa	4. panta trešā daļa	4. panta 3. punkts
5. pants	5. pants	—
5.a pants	—	5. pants
6. pants	6. pants	—
7. panta 1. punkts	7. panta 1. punkts	6. panta 1. punkts
7. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunkts	7. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunkts	6. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunkts
—	—	6. panta 2. punkta d) apakšpunkts
7. panta 3. punkts	7. panta 3. punkts	6. panta 3. punkts
7. panta 4. punkts	7. panta 4. punkts	6. panta 4. punkts
7. panta 5. punkts	7. panta 5. punkts	6. panta 5. punkts
7. panta 6. punkts	7. panta 6. punkts	6. panta 6. punkts

Regula (EK) Nr. 443/2009	Regula (ES) Nr. 510/2011	Šī regula
7. panta 7. punkts	7. panta 7. punkts	6. panta 7. punkts
8. panta 1. punkts	8. panta 1. punkts	7. panta 1. punkts
8. panta 2. punkts	8. panta 2. punkts	7. panta 2. punkts
8. panta 3. punkts	8. panta 3. punkts	7. panta 3. punkts
8. panta 4. punkta pirmā un otrā daļa	8. panta 4. punkta pirmā un otrā daļa	7. panta 4. punkta pirmā un otrā daļa
8. panta 4. punkta trešā daļa	8. panta 4. punkta pirmā daļa	7. panta 4. punkta trešā daļa
8. panta 5. punkta pirmā daļa	8. panta 5. punkts	7. panta 5. punkta pirmā daļa
8. panta 5. punkta otrā daļa	8. panta 6. punkts	7. panta 5. punkta otrā daļa
8. panta 6. punkts	8. panta 7. punkts	—
8. panta 7. punkts	8. panta 8. punkts	7. panta 6. punkta pirmā daļa
—	—	7. panta 6. punkta otrā daļa
8. panta 8. punkts	—	—
8. panta 9. punkta pirmā daļa	8. panta 9. punkta pirmā daļa	7. panta 7. punkts
8. panta 9. punkta otrā daļa	8. panta 9. punkta otrā daļa	7. panta 8. punkts
—	—	7. panta 9. punkts
—	—	7. panta 10. punkts
—	8. panta 10. punkts	7. panta 11. punkts
9. panta 1. punkts	9. panta 1. punkts	8. panta 1. punkts
9. panta 2. punkta pirmās daļas ievaddaļa	9. panta 2. punkta pirmās daļas ievaddaļa	8. panta 2. punkta pirmās daļas pirmā daļa
9. panta 2. punkta pirmā daļa, a) apakšpunkts	9. panta 2. punkta pirmā daļa, a) apakšpunkts	—
9. panta 2. punkta pirmā daļa, b) apakšpunkts	9. panta 2. punkta pirmā daļa, b) apakšpunkts	8. panta 2. punkta pirmās daļas otrā daļa
9. panta 2. punkta otrā daļa	9. panta 2. punkta otrā daļa	8. panta 2. punkta otrā daļa
9. panta 3. punkts	9. panta 3. punkts	8. panta 3. punkts
9. panta 4. punkts	9. panta 4. punkts	8. panta 4. punkts
10. panta 1. punkta ievaddaļa	10. panta 1. punkta ievaddaļa	9. panta 1. punkta ievaddaļa
10. panta 1. punkta a) līdz e) apakšpunkts	10. panta 1. punkta) līdz e) apakšpunkts	9. panta 1. punkta) līdz e) apakšpunkts
—	—	9. panta 1. punkta f) apakšpunkts
10. panta 2. punkts	10. panta 2. punkts	9. panta 2. punkts
—	—	9. panta 3. punkts
11. panta 1. punkts	11. panta 1. punkts	10. panta 1. punkts
11. panta 2. punkts	11. panta 2. punkts	10. panta 2. punkts
11. panta 3. punkts	11. panta 3. punkts	10. panta 3. punkta pirmā daļa
—	—	10. panta 3. punkta otrā daļa

Regula (EK) Nr. 443/2009	Regula (ES) Nr. 510/2011	Šī regula
11. panta 4. punkta otrās daļas ievaddaļa	—	10. panta 4. punkta otrās daļas ievaddaļa
11. panta 4. punkta otrā daļa, a) apakšpunkts	—	10. panta 4. punkta otrā daļa, a) apakšpunkts
11. panta 4. punkta otrā daļa, b) apakšpunkts	—	—
11. panta 4. punkta otrā daļa, c) apakšpunkts	—	10. panta 4. punkta otrā daļa, b) apakšpunkts
—	—	10. panta 4. punkta otrā daļa, c) apakšpunkts
11. panta 4. punkta trešā un ceturrtā daļa	—	10. panta 4. punkta trešā un ceturrtā daļa
11. panta 5. punkts	11. panta 4. punkts	10. panta 5. punkts
11. panta 6. punkts	11. panta 5. punkts	10. panta 6. punkts
11. panta 7. punkts	11. panta 6. punkts	10. panta 7. punkts
11. panta 8. punkts	11. panta 7. punkts	10. panta 8. punkts
11. panta 9. punkts	11. panta 8. punkts	10. panta 9. punkts
12. panta 1. punkta pirmā daļa	12. panta 1. punkta pirmā daļa	11. panta 1. punkta pirmā daļa
12. panta 1. punkta otrā daļa	—	11. panta 1. punkta otrā daļa
12. panta 1. punkta trešā daļa	12. panta 1. punkta otrā daļa	11. panta 1. punkta trešā daļa
—	—	11. panta 1. punkta ceturrtā daļa
12. panta 2. punkts	12. panta 2. punkts	11. panta 2. punkts, ievaddaļa, a), b) c) un d) apakšpunkts, pirmā daļa
—	—	11. panta 2. punkta d) apakšpunkta pēdējā daļa
12. panta 3. punkts	12. panta 3. punkts	11. panta 3. punkts
12. panta 4. punkts	12. panta 4. punkts	11. panta 4. punkts
—	—	12. pants
—	—	13. pants
13. panta 1. punkts	—	—
—	13. panta 1. punkts	—
—	—	14. panta nosaukums
—	—	14. panta 1. punkta pirmās daļas ievaddaļa
13. panta 2. punkta pirmā un otrā daļa	—	14. panta 1. punkta a) apakšpunkts
—	13. panta 5. punkts	14. panta 1. punkta b) apakšpunkts
—	—	14. panta 1. punkta c) un d) apakšpunkts

Regula (EK) Nr. 443/2009	Regula (ES) Nr. 510/2011	Šī regula
13. panta 2. punkta trešā daļa	13. panta 5. punkts	14. panta 2. punkts
—	—	15. panta 1. punkts
—	—	15. panta 2. punkts
—	—	15. panta 3. punkts
—	13. panta 2. punkts	—
—	—	15. panta 4. punkta pirmā daļa
13. panta 3. punkts	13. panta 6. punktsa pirmā daļa	15. panta 4. punkta otrā daļa
—	13. panta 4. punkts	—
13. panta 4. punkts	13. panta 6. punktsa otrā daļa	—
13. panta 5. punkts	—	—
13. panta 6. punkts	13. panta 3. punkts	—
—	—	15. panta 5. punkts
—	—	15. panta 6. punkts
13. panta 7. punkta pirmā daļa	13. panta 6. punkta trešā daļa	15. panta 7. punkts
13. panta 7. punkta otrā daļa	13. panta 6. punkta ceturtnā daļa	15. panta 8. punkts
14. panta 1. punkts	14. panta 1. punkts	16. panta 1. punkts
14. panta 2. punkts	14. panta 2. punkts	16. panta 2. punkts
14. panta 3. punkts	14. panta 2.a punkts	16. panta 3. punkts
14.a panta 1. punkts	15. panta 3. punkts	17. panta 1. punkts
14.a panta 2. punkts	15. panta 1. punkts	17. panta 2. punkts
14.a panta 3. punkts	16. pants	17. panta 3. punkts
14.a panta 4. punkts	15. panta 2. punkts	17. panta 4. punkts
14.a panta 5. punkts	17. pants	17. panta 5. punkts
15. pants	—	—
—	—	18. pants
16. pants	18. pants	19. pants
I pielikums	—	I pielikuma A daļas 1. līdz 5. punkts
—	—	I pielikuma A daļas 6. punkts
—	I pielikums	I pielikuma B daļas 1. līdz 5. punkts
—	—	I pielikuma B daļas 6. punkts
II pielikuma A daļa	—	II pielikuma A daļa
II pielikuma B daļa	—	—
II pielikuma C daļa	—	II pielikuma B daļa
—	II pielikums	III pielikums
—	—	IV pielikums
—	—	V pielikums