|  |  |
| --- | --- |
| Eiropas Parlaments  2014-2019 |  |

<Commission>{TRAN}Transporta un tūrisma komiteja</Commission>

<RefProc>2018/0143</RefProc><RefTypeProc>(COD)</RefTypeProc>

<Date>{10/10/2018}10.10.2018</Date>

<TitreType>ATZINUMS</TitreType>

<CommissionResp>Sniegusi Transporta un tūrisma komiteja</CommissionResp>

<CommissionInt>Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejai</CommissionInt>

<Titre>par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko nosaka CO2 emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem </Titre>

<DocRef>(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))</DocRef>

Atzinuma sagatavotāja: <Depute>*Henna Virkkunen*</Depute>

PA\_Legam

ĪSS PAMATOJUMS

Mobilitāte ir nepieciešamība: cilvēki un preces pārvietojas vairāk nekā jebkad agrāk, un šī tendence turpināsies arī nākotnē. Paredzams, ka kravu pārvadājumi līdz 2050. gadam pieaugs par 60 % salīdzinājumā ar 2010. gadu, jo piegādes ķēdes kļūst arvien globālākas. Mobilitātes nozarei ir būtiska loma Eiropas ekonomikā un sabiedrībā. Kravu autopārvadājumu nozare rada arī ievērojamu daļu no siltumnīcefekta gāzu emisijām, un, tā kā ES ir apņēmusies sasniegt vērienīgus mērķus klimata jomā, šīs emisijas nākamajā periodā būs jāsamazina. Lai panāktu samazinājumu šajā ziņā, būs jārod dažādi tādi risinājumi, kas būtu dzīvotspējīgi, reālistiski un pamatoti ar stabilu un paredzamu tiesisko regulējumu. Tāpēc referents uzskata, ka ir svarīgi Eiropas līmenī regulēt CO2 emisiju standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem (*HDV*), lai nepieļautu tirgus sadrumstalotību un atšķirīgus atbilstības režīmus visā Savienībā.

Referents uzskata, ka ir svarīgi rast labu līdzsvaru starp mērķiem sasniegt vērienīgos transporta emisiju mērķrādītājus, veicināt inovāciju ES autobūves nozarē un uzlabot Eiropas konkurētspēju, vienlaikus radot augsti kvalificētu nodarbinātību. Šajā ziņā referents uzskata, ka ierosinātie CO2 emisiju mērķi attiecībā uz *HDV* ir vērienīgi, bet reālistiski. Tā kā degvielas izmaksas veido nozīmīgu daļu no *HDV* darbības izmaksām, to efektivitātes līmenis ir relatīvi augsts ekonomisku iemeslu dēļ. Tomēr skaidrs signāls vēl vairāk uzlabot to efektivitāti ļaus *HDV* pētniecībai un izstrādei arvien vairāk pievērsties transportlīdzekļu efektivitātes ieguvumiem un tādējādi samazināt to radītās emisijas.

Vēl svarīgāk ir tas, ka nākotnē autotransporta nozarē būs jāveic vairāki pasākumi, piemēram, saistībā ar digitalizāciju, automatizāciju, alternatīvām degvielām, ceļu infrastruktūru un transportlīdzekļu tehnoloģiju, lai šajā nozarē izveidotu visaptverošu pieeju emisiju samazināšanai. Tiesību aktiem šajā ziņā ir jāiezīmē skaidrs ceļš, jābūt nepārprotamiem un jānodrošina pareizi stimuli, lai šajā nozarē ilgtermiņā nodrošinātu investīciju stabilitāti.

Ņemot vērā, ka referents ir pārliecināts, ka risinājumi *HDV* CO2 emisiju samazinājuma panākšanai nāks no vairākiem avotiem, ir ļoti svarīgi saglabāt tehnoloģiski neitrālu pieeju, tostarp arī tādēļ, lai nākotnē varētu laicīgi ieviest jaunas tehnoloģijas. Visi operatoru centieni samazināt emisijas būtu jāatalgo un jāstimulē. Atjaunojamās degvielas un energoavoti ir efektīvs veids, kā samazināt emisijas. Lai to ņemtu vērā un lai nodrošinātu *HDV* radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju precīzāku novērtēšanu, Eiropas Komisijai līdz 2022. gadam būtu jāizstrādā metodika emisiju aprēķināšanai “no ieguves līdz patēriņam” un pēc ieviešanas attiecīgie tiesību akti būtu jāpārskata, ja nepieciešams. Vēl viens ļoti būtisks jautājums saistībā ar *HDV* emisiju samazinājumiem nākotnē būs alternatīvo degvielu infrastruktūras pieejamība, jo tas būs svarīgi pārejai uz vairākām jaunām transportlīdzekļu tehnoloģijām.

Lai gan šīs regulas mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu energoefektivitāti, *HDV* gadījumā emisiju samazinājumu var panākt, izstrādājot arī tādus risinājumus kā, piemēram, slodzes optimizācija, autokolonnas, autovadītāju palīgierīces, autovadītāju apmācība, stimulu radīšana flotes modernizācijai un atjaunošanai un investīciju nodrošināšana infrastruktūras attīstīšanai un uzturēšanai.

Komisijas priekšlikums aptver četras kategorijas, kas saskaņā ar aplēsēm veido 65–70 % no tirgus, bet tas liek uzdot jautājumu par iespējamo atbilstības nodrošināšanas ietekmi attiecībā uz pārējiem transportlīdzekļiem, kuri neietilpst šīs regulas darbības jomā. Tā kā referents saprot, ka ne visi *HDV* būtu jāietver šīs regulas darbības jomā, ir nepieciešams precizēt, ka jaunajam tiesiskajam regulējumam nav negatīvas ietekmes uz šādu transportlīdzekļu piekļuvi tirgum.

GROZĪJUMI

Transporta un tūrisma komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteju ņemt vērā šādus grozījumus:

<RepeatBlock-Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>1</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>3. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (3) Šī regula ir trešās “Eiropa kustībā” paketes daļa, kas palīdz īstenot 2017. gada septembra jauno rūpniecības politikas stratēģiju21, un ar to ir paredzēts pabeigt procesu, kurā Savienība spēs pilnībā izmantot labumus, ko sniedz mobilitātes modernizācija un dekarbonizācija. Paketes mērķis ir padarīt Eiropas mobilitāti drošāku un pieejamāku, Eiropas rūpniecību — konkurētspējīgāku, Eiropas darbavietas — aizsargātākas un mobilitātes sistēmu — tīrāku un pielāgotāku klimata pārmaiņu mazināšanai. ***Tam būs*** nepieciešama pilnīga Savienības, dalībvalstu un ieinteresēto personu apņemšanās, ***jo īpaši pastiprināt centienus samazināt CO2 emisijas*** ***un*** ***gaisa piesārņojumu***. | (3) Šī regula ir trešās “Eiropa kustībā” paketes daļa, kas palīdz īstenot 2017. gada septembra jauno rūpniecības politikas stratēģiju21, un ar to ir paredzēts pabeigt procesu, kurā Savienība spēs pilnībā izmantot labumus, ko sniedz mobilitātes modernizācija un dekarbonizācija. Paketes mērķis ir padarīt Eiropas mobilitāti drošāku un pieejamāku, Eiropas rūpniecību — konkurētspējīgāku, Eiropas darbavietas — aizsargātākas un mobilitātes sistēmu — tīrāku***, ilgtspējīgāku*** un pielāgotāku klimata pārmaiņu mazināšanai. ***Lai rastu labu līdzsvaru starp pastiprinātiem centieniem samazināt CO2 emisijas un gaisa piesārņojumu***, ***veicināt inovāciju Savienības autobūves nozarē un uzlabot Savienības konkurētspēju, ir*** nepieciešama pilnīga Savienības, dalībvalstu un ieinteresēto personu apņemšanās. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 21 Investīcijas gudrā, novatoriskā un ilgtspējīgā rūpniecībā. Atjauninātā ES rūpniecības politikas stratēģija (COM(2017)0479 final) | 21 Investīcijas gudrā, novatoriskā un ilgtspējīgā rūpniecībā. Atjauninātā ES rūpniecības politikas stratēģija (COM(2017)0479 final) |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>2</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>4.a apsvērums (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***(4a)*** ***Šajā nolūkā būtu jānosaka CO2 emisiju samazinājuma līmeņi Savienības jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparkam attiecībā uz 2025. un 2030. gadu, ņemot vērā autoparka atjaunināšanas laiku un nepieciešamību panākt, lai autotransporta nozare sekmē 2030. gadam un turpmākajiem gadiem noteikto Savienības klimata un enerģētikas mērķrādītāju sasniegšanu. Minētā pakāpeniskā pieeja laikus un nepārprotami aicina nozari nekavēties ar energoefektīvu tehnoloģiju un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu laišanu tirgū.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>3</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>8.a apsvērums (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***(8a)*** ***Ņemot vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu emisiju īpatsvara prognozēto pieaugumu līdz 9 % un to, ka pašlaik nav paredzētas nekādas prasības samazināt lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisijas, ir nepieciešami konkrēti šo kategoriju transportlīdzekļiem paredzēti pasākumi.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>4</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>9. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (9) Lai pilnībā izmantotu minēto energoefektivitātes potenciālu un nodrošinātu, ka autotransporta nozare dod ieguldījumu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumos, par kuriem panākta vienošanās, ir lietderīgi papildināt spēkā esošos CO2 emisijas standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, nosakot CO2 emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētie standarti būs inovācijas veicinātājs saistībā ar degvielu taupošām tehnoloģijām, kas palīdzēs nostiprināt Savienības ražotāju un piegādātāju tehnoloģisko līderību. | (9) Lai pilnībā izmantotu minēto energoefektivitātes potenciālu un nodrošinātu, ka autotransporta nozare dod ieguldījumu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumos, par kuriem panākta vienošanās, ir lietderīgi papildināt spēkā esošos CO2 emisijas standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, nosakot CO2 emisijas standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētie standarti būs inovācijas veicinātājs saistībā ar degvielu taupošām tehnoloģijām, kas palīdzēs nostiprināt Savienības ražotāju un piegādātāju tehnoloģisko līderību ***un ilgtermiņā nodrošināt augsti kvalificētas darbvietas***. |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>5</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>10. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (10) Ņemot vērā to, ka klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, un to, ka ir jāaizsargā labi funkcionējošs autotransporta pakalpojumu, kā arī lielas noslodzes transportlīdzekļu vienotais tirgus, CO2 emisijas standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir lietderīgi noteikt Savienības līmenī. Minētie standarti būtu jāveido tā, lai tie neskartu konkurences tiesības. | (10) Ņemot vērā to, ka klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma, un to, ka ir jāaizsargā labi funkcionējošs autotransporta pakalpojumu, kā arī lielas noslodzes transportlīdzekļu vienotais tirgus ***un jāizvairās no tirgus fragmentācijas***, CO2 emisijas standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir lietderīgi noteikt Savienības līmenī. Minētie standarti būtu jāveido tā, lai tie neskartu konkurences tiesības. |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>6</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>11.a apsvērums (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***(11a)*** ***Būtu jāņem vērā emisiju samazinājuma līmenis, kas jāsasniedz attiecībā uz smagajiem transportlīdzekļiem, un autoparka atjaunošanai nepieciešamais laiks.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>7</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>12.a apsvērums (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***(12a)*** ***Uzsver, ka vairākums ES kravu pārvadātāju ir MVU, kuriem ir ierobežota piekļuve finansējumam. Tāpēc turpmākajiem risinājumiem ir jābūt izmaksu ziņā efektīviem un līdzsvarotiem. Ir ļoti būtiski paredzēt ievērojamu stimulu par transportlīdzekļu ar ekonomiskāku degvielas patēriņu ieviešanu tirgū, kā arī nodrošināt ES finansēšanas mehānismus.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>8</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>13. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (13) Lai ņemtu vērā inovāciju un tādu jaunu tehnoloģiju ieviešanu, kas uzlabo lielas noslodzes transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitāti, VECTO simulācijas rīks, kā arī Regula (ES) 2017/2400 tiks pastāvīgi un laikus atjaunināti. | (13) Lai ņemtu vērā inovāciju un ***stimulētu*** tādu jaunu tehnoloģiju ieviešanu, kas uzlabo lielas noslodzes transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitāti, VECTO simulācijas rīks, kā arī Regula (ES) 2017/2400 ir pastāvīgi un laikus jāattīsta un jāatjaunina***, lai pienācīgi atspoguļotu visas pieejamās degvielas taupīšanas tehnoloģijas, tostarp kravas automašīnu braukšanu saistītās kolonnās, kā arī kravas automobiļu ar kravas nodalījumu un piekabju un puspiekabju uzlabojumus.*** ***Ņemot vērā šo tehnoloģiju svarīgo lomu transporta nozares radīto CO2 emisiju samazināšanā, VECTO simulācijas rīka savlaicīga un visaptveroša atjaunināšana ir svarīgs elements lielas noslodzes transportlīdzekļu radīto CO2 emisiju samazināšanā. Šis atjauninājums būtu jāveic reizi gadā, lai VECTO turētos līdzi vismodernāko tehnoloģiju attīstībai, un Eiropas iestādēm attiecīgi būtu jāpiešķir pietiekami resursi. Komisija katru gadu sagatavo atjauninātu digitālu sarakstu ar VECTO ietvertajām tehnoloģijām un attiecīgo grafiku, kā arī dara to pieejamu sabiedrībai.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>9</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>15. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (15) Samazinājuma mērķrādītājs būtu jānosaka 2025. gadam kā relatīvs samazinājums, kura pamatā ir minēto lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās CO2 emisijas 2019. gadā, atspoguļojot viegli pieejamu, rentablu tehnoloģiju ieviešanu parastos transportlīdzekļos. 2030. gada mērķrādītājs būtu jāuzskata par vēlamo rādītāju, un galīgais mērķrādītājs būtu jānosaka pēc 2022. gadā veicamās pārskatīšanas, jo pastāv nenoteiktība saistībā ar tādu progresīvāku tehnoloģiju ieviešanu, kuras vēl nav viegli pieejamas. | (15) Samazinājuma mērķrādītājs būtu jānosaka 2025. gadam kā relatīvs samazinājums, kura pamatā ir minēto lielas noslodzes transportlīdzekļu vidējās CO2 emisijas 2019. gadā, atspoguļojot viegli pieejamu, ***piekļūstamu,*** rentablu tehnoloģiju ieviešanu parastos transportlīdzekļos. 2030. gada mērķrādītājs būtu jāuzskata par vēlamo rādītāju, un galīgais mērķrādītājs būtu jānosaka pēc 2022. gadā veicamās pārskatīšanas, jo pastāv nenoteiktība saistībā ar tādu progresīvāku tehnoloģiju ieviešanu, kuras vēl nav viegli pieejamas. |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>10</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>15.a apsvērums (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***(15a) CO2 emisiju uzskaitei vajadzētu būt balstītai uz pieeju “no ieguves līdz patēriņam”, lai ņemtu vērā degvielas vai enerģijas ekoloģiskos raksturlielumus un galalietojumu transportlīdzekļos. Tāda pieeja ļautu reālāk novērtēt transportlīdzekļu ekoloģiskos raksturlielumus. Tādēļ Komisijai līdz 2022. gada 1. janvārim būtu jāizstrādā metodika emisiju reģistrēšanai “no ieguves līdz patēriņam” un vajadzības gadījumā jāierosina šīs regulas 13. pantā paredzētās pārskatīšanas ietvaros attiecīgi pielāgot šīs regulas mērķus.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>11</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>16. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (16) Sašķidrināta dabasgāze (LNG) ir pieejama alternatīva dīzeļdegvielai lielas noslodzes transportlīdzekļos. Šobrīd pieejamo un gaidāmo inovatīvāku uz LNG pamata izstrādātu tehnoloģiju ieviešana palīdzēs sasniegt CO2 emisijas mērķrādītājus īstermiņā un vidējā termiņā, jo LNG tehnoloģijas rada mazākas CO2 emisijas nekā transportlīdzekļi, kuros izmanto dīzeļdegvielu. LNG transportlīdzekļu CO2 emisijas samazinājuma potenciāls jau ir pilnībā atspoguļots VECTO. Turklāt pašreizējās LNG tehnoloģijas nodrošina zema līmeņa gaisa piesārņojuma emisijas, piemēram NOx un cietās daļiņas. Ir izveidota pietiekama minimālā uzpildes infrastruktūra, un tā tiek paplašināta, īstenojot politisko regulējumu alternatīvo degvielu infrastruktūrai. | (16) ***Tirgū jau ir pieejamas dažādas alternatīvās degvielas.*** Sašķidrināta dabasgāze (LNG) ir pieejama alternatīva dīzeļdegvielai lielas noslodzes transportlīdzekļos. ***Interesants variants no pētniecības un izstrādes viedokļa ir arī tehnoloģijas, kuras balstītas uz ūdeņraža izmantošanu, jo īpaši, ja sintēzei paredzētā enerģija tiek iegūta no ilgtspējīgiem un atjaunojamiem energoresursiem.*** Šobrīd pieejamo un gaidāmo inovatīvāku uz LNG pamata izstrādātu tehnoloģiju ieviešana palīdzēs sasniegt CO2 emisijas mērķrādītājus īstermiņā un vidējā termiņā, jo LNG tehnoloģijas rada mazākas CO2 emisijas nekā transportlīdzekļi, kuros izmanto dīzeļdegvielu. ***Vidējā termiņā vai ilgākā termiņā ar sašķidrinātu biogāzi (LBG) var sasniegt ievērojamus ar lielas noslodzes transportlīdzekļiem veikto pārvadājumu radīto CO2 emisiju samazinājumus.*** LNG transportlīdzekļu CO2 emisijas samazinājuma potenciāls jau ir pilnībā atspoguļots VECTO, ***un nākotnē VECTO būtu jāņem vērā arī citas ilgtspējīgas alternatīvās degvielas***. Turklāt pašreizējās LNG tehnoloģijas nodrošina zema līmeņa gaisa piesārņojuma emisijas, piemēram NOx un cietās daļiņas. Ir izveidota pietiekama minimālā uzpildes infrastruktūra, un tā tiek paplašināta, īstenojot politisko regulējumu alternatīvo degvielu infrastruktūrai. |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>12</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>16.a apsvērums (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***(16a)*** ***Alternatīvajām degvielām, jo īpaši sintētiskajām un modernajām atjaunojamo energoresursu degvielām, kā definēts Direktīvas 2016/0382 2. panta s) un ee) punktā, var būt izšķirīga loma transporta nozares ilgtermiņa dekarbonizācijā. Lai šīs degvielas varētu sasniegt konkurētspējīgu cenu, ir būtiski svarīga tehnoloģiju attīstība un liela mēroga industrializācija. Šo procesu papildus veicina tas, ka šajā regulā tiek atzīts minēto degvielu devums CO2 emisiju samazināšanā.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>13</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>16.b apsvērums (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***(16b)*** ***Uz autokolonnu izmantošanu balstītu paņēmienu ieviešana palīdzēs samazināt degvielas patēriņu un CO2 emisijas, jo ar tiem var ievērojami samazināt kravas automobiļu degvielas patēriņu un lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisijas.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>14</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>16.c apsvērums (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***(16c) Lai panāktu transporta dekarbonizāciju, šajā regulā būtu jāņem vērā alternatīvās degvielas, kas uzskaitītas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94 2. panta 1. punktā. Lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 un degvielas patēriņa regulā jau no paša sākuma būtu jāiekļauj alternatīvās degvielas, kas jau ir pieejamas tirgū. Šai regulai būtu jāļauj bez kavēšanās ņemt vērā jaunas paaudzes degvielas. Alternatīvo degvielu ņemšana vērā CO2 un degvielas patēriņā mudinātu transportlīdzekļu ražotājus laist tirgū ar alternatīvu degvielu darbināmus transportlīdzekļus un arī mudinātu degvielas piegādātājus palielināt alternatīvo degvielu pieejamību tirgū. Komisijas rīkotajā sabiedriskajā apspriešanā 83 % ieinteresēto personu pilnībā piekrita vai sliecās piekrist, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisijās būtu jāietver arī alternatīvās degvielas.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>15</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>19. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (19) Būtu jānodrošina kopējo samazinājuma prasību taisnīgs sadalījums starp ražotājiem, ņemot vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu dažādību konstrukcijas un braukšanas režīmu, ikgadējā nobraukuma, lietderīgās slodzes un piekabes konfigurācijas ziņā. Tāpēc ir lietderīgi lielas noslodzes transportlīdzekļus iedalīt dažādās un atsevišķās transportlīdzekļu apakšgrupās, kuras atspoguļo transportlīdzekļu parasto lietojumu un konkrētus tehniskos raksturlielumus. Nosakot ikgadējus ražotāja īpatnējos mērķrādītājus kā mērķrādītāju vidēji svērtās vērtības katrai šādai apakšgrupai, ražotājiem tiek dota iespēja iedarbīgi līdzsvarot iespējamus transportlīdzekļu sliktākus rezultātus konkrētā apakšgrupā ar augstākiem rādītājiem citās transportlīdzekļu apakšgrupās, ņemot vērā vidējās transportlīdzekļu darbmūža CO2 emisijas dažādās apakšgrupās. | (19) Būtu jānodrošina kopējo samazinājuma prasību taisnīgs sadalījums starp ražotājiem, ņemot vērā lielas noslodzes transportlīdzekļu dažādību konstrukcijas un braukšanas režīmu, ikgadējā nobraukuma, lietderīgās slodzes un piekabes konfigurācijas ziņā. Tāpēc ir lietderīgi lielas noslodzes transportlīdzekļus iedalīt dažādās un atsevišķās transportlīdzekļu apakšgrupās, kuras atspoguļo transportlīdzekļu parasto lietojumu un konkrētus tehniskos raksturlielumus. Nosakot ikgadējus ražotāja īpatnējos mērķrādītājus kā mērķrādītāju vidēji svērtās vērtības katrai šādai apakšgrupai, ražotājiem tiek dota iespēja iedarbīgi līdzsvarot iespējamus transportlīdzekļu sliktākus rezultātus konkrētā apakšgrupā ar augstākiem rādītājiem citās transportlīdzekļu apakšgrupās, ņemot vērā vidējās transportlīdzekļu darbmūža CO2 emisijas dažādās apakšgrupās***, tādējādi ievērojot principu “piesārņotājs maksā”***. |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>16</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>20. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (20) Ražotāja atbilstība ikgadējiem īpatnējiem mērķrādītājiem būtu jānovērtē uz vidējo CO2 emisiju pamata. Nosakot vidējās īpatnējās emisijas, būtu arī jāņem vērā īpatnības, kas ir atspoguļotas ar transportlīdzekļu dažādo apakšgrupu mērķrādītājiem. Tādējādi ražotāja vidējo īpatnējo CO2 emisiju pamatā vajadzētu būt vidējām emisijām, kas noteiktas katrai apakšgrupai, tostarp svērtajām vērtībām, kuras balstītas uz pieņemto vidējo ikgadējo nobraukumu un vidējo lietderīgo slodzi, un kas atspoguļo kopējās darbmūža CO2 emisijas. Ierobežotā profesionālo transportlīdzekļu samazinājuma potenciāla dēļ minētie transportlīdzekļi nebūtu jāņem vērā vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā. | (20) Ražotāja atbilstība ikgadējiem īpatnējiem mērķrādītājiem būtu jānovērtē uz vidējo CO2 emisiju pamata. Nosakot vidējās īpatnējās emisijas, būtu arī jāņem vērā īpatnības, kas ir atspoguļotas ar transportlīdzekļu dažādo apakšgrupu mērķrādītājiem. Tādējādi ražotāja vidējo īpatnējo CO2 emisiju pamatā vajadzētu būt vidējām emisijām, kas noteiktas katrai apakšgrupai, tostarp svērtajām vērtībām, kuras balstītas uz pieņemto vidējo ikgadējo nobraukumu un vidējo lietderīgo slodzi, un kas atspoguļo kopējās darbmūža CO2 emisijas. Ierobežotā profesionālo transportlīdzekļu samazinājuma potenciāla dēļ minētie transportlīdzekļi nebūtu jāņem vērā vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā***, ja vien tie nav mazemisiju vai bezemisiju transportlīdzekļi***. |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>17</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>21. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (21) Atšķirībā no vieglajiem automobiļiem un furgoniem bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi, izņemot autobusus, tirgū vēl nav pieejami. Tāpēc, lai sekmētu vienmērīgu pāreju uz bezemisijas mobilitāti, būtu jāievieš īpaši izstrādāts mehānisms — superkredītvienības. Tas stimulēs bezemisijas un mazemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu izstrādi un ieviešanu Savienības tirgū, tādējādi papildinot ar pieprasījuma pusi saistītos instrumentus, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Tīro transportlīdzekļu direktīvu 2009/33/EK26. | (21) Atšķirībā no vieglajiem automobiļiem un furgoniem bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi, izņemot autobusus, tirgū vēl nav pieejami. Tāpēc, lai sekmētu ***un veicinātu*** vienmērīgu pāreju uz bezemisijas mobilitāti, būtu jāievieš īpaši izstrādāts mehānisms — superkredītvienības. Tas stimulēs bezemisijas un mazemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu izstrādi un ieviešanu Savienības tirgū, tādējādi papildinot ar pieprasījuma pusi saistītos instrumentus, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Tīro transportlīdzekļu direktīvu 2009/33/EK26. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 26 Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/33/EK par tīro un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES [COM(2017)653 final] (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.). | 26 Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/33/EK par tīro un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES [COM(2017)653 final] (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.). |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>18</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>22. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (22) Tāpēc ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā visi bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi būtu jāskaita vairākas reizes. Stimulu līmenim vajadzētu atšķirties atkarībā no transportlīdzekļa faktiskajām CO2 emisijām. Lai izvairītos no vidisko mērķu vājināšanās, iegūtajiem ietaupījumiem būtu jānosaka maksimālā vērtībā. | (22) Tāpēc ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā visi bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļi būtu jāskaita vairākas reizes. Stimulu līmenim vajadzētu atšķirties atkarībā no transportlīdzekļa faktiskajām CO2 emisijām. Lai izvairītos no vidisko mērķu vājināšanās, iegūtajiem ietaupījumiem būtu jānosaka maksimālā vērtībā. ***Ņemot vērā ar bezemisiju un mazemisiju tālsatiksmes transportlīdzekļu izstrādi saistītās grūtības, transportlīdzekļiem, kuru autonomija ir lielāka par 400 km, vajadzētu būt atbrīvotiem no maksimālās vērtības piemērošanas.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>19</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>24. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (24) Izstrādājot stimulu mehānismu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem ieviešanai, tajā būtu jāietver arī mazāki kravas automobiļi, autobusi un tālsatiksmes autobusi, kuriem nepiemēro saskaņā ar šo regulu noteiktos CO2 emisijas mērķrādītājus. Šādiem transportlīdzekļiem ir ievērojamas priekšrocības, piemēram, tie palīdz risināt gaisa piesārņojuma problēmas pilsētās. Tomēr būtu jānorāda, ka bezemisiju autobusi jau ir pieejami tirgū, un uz tiem attiecas stimulējoši ar pieprasījuma pusi saistīti pasākumi, piemēram, publiskie iepirkumi. Lai nodrošinātu, ka stimulējošie pasākumi dažādu transportlīdzekļu veidu starpā ir līdzsvaroti, ietaupījumiem, kas iegūti no bezemisiju mazākiem kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, būtu jānosaka maksimālā vērtība. | (24) Izstrādājot stimulu mehānismu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem ieviešanai, tajā būtu jāietver arī mazāki kravas automobiļi, autobusi un tālsatiksmes autobusi, kuriem nepiemēro saskaņā ar šo regulu noteiktos CO2 emisijas mērķrādītājus. Šādiem transportlīdzekļiem ir ievērojamas priekšrocības, piemēram, tie palīdz risināt gaisa piesārņojuma problēmas pilsētās. Tomēr būtu jānorāda, ka bezemisiju autobusi jau ir pieejami tirgū, un uz tiem attiecas stimulējoši ar pieprasījuma pusi saistīti pasākumi, piemēram, publiskie iepirkumi. Lai nodrošinātu, ka stimulējošie pasākumi dažādu transportlīdzekļu veidu starpā ir līdzsvaroti, ietaupījumiem, kas iegūti no bezemisiju mazākiem kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, būtu jānosaka maksimālā vērtība. ***Tā kā vienam ražotājam autobusu, tālsatiksmes autobusu un kravas automobiļu ražošanai juridiski var būt atsevišķas struktūrvienības, Regulā 510/2011 definētajai “saistītu ražotāju grupai” vajadzētu atļaut darboties kā ražotājam.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>20</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>30. apsvērum</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (30) Vajadzīgs stabils atbilstības novērtēšanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi tiek sasniegti. Ražotājiem noteiktie pienākumi sniegt precīzus datus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. .../2018 [HDV monitorings un ziņošana] un administratīvie sodi, kurus var piemērot minēto pienākumu neievērošanas gadījumā, sekmē to datu stabilitātes nodrošināšanu, ko izmanto, lai novērtētu atbilstību saskaņā ar šo regulu noteiktajam mērķrādītājam. | (30) Vajadzīgs stabils atbilstības novērtēšanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi tiek sasniegti. Ražotājiem noteiktie pienākumi sniegt precīzus datus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. .../2018 [HDV monitorings un ziņošana] un administratīvie sodi, kurus var piemērot minēto pienākumu neievērošanas gadījumā, sekmē to datu stabilitātes nodrošināšanu, ko izmanto, lai novērtētu atbilstību saskaņā ar šo regulu noteiktajam mērķrādītājam. ***Patērētāju un plašākas sabiedrības interesēs ir zināt, kuri ražotāji ievēro jaunos emisiju standartus un kuri tos neievēro.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>21</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>31. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (31) Lai sasniegtu saskaņā ar šo regulu noteikto CO2 samazinājumu, ir svarīgi, ka ekspluatācijā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisijas atbilst vērtībām, kuras noteiktas saskaņā ar Regulas(EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem. Tāpēc Komisijai vajadzētu būt iespējai ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā ņemt vērā jebkādas sistemātiskas neatbilstības, kuras tipa apstiprinātājas iestādes ir konstatējušas attiecībā uz ekspluatācijā esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisijām. | (31) Lai sasniegtu saskaņā ar šo regulu noteikto CO2 samazinājumu, ir svarīgi, ka ekspluatācijā ***un ceļu satiksmē*** esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisijas atbilst vērtībām, kuras noteiktas saskaņā ar Regulas(EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem. Tāpēc Komisijai vajadzētu būt iespējai ražotāja vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā ņemt vērā jebkādas sistemātiskas neatbilstības, kuras tipa apstiprinātājas iestādes ir konstatējušas attiecībā uz ekspluatācijā ***un ceļu satiksmē*** esošu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisijām. |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>22</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>34. apsvērums</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (34) Komisijai 2022. gadā būtu jānovērtē ar šo regulu noteikto CO2 emisijas standartu iedarbīgums un jo īpaši līdz 2030. gadam sasniedzamo samazinājumu līmenis, kārtība, kurai vajadzētu būt pieejamai minēto mērķrādītāju un turpmāku rezultātu sasniegšanai, kā arī CO2 samazinājuma mērķrādītāji, kas noteikti citiem lielas noslodzes transportlīdzekļu veidiem, piemēram, mazākiem kravas automobiļiem, autobusiem, tālsatiksmes autobusiem un piekabēm. Minētajā novērtējumā vienīgi šīs regulas vajadzībām būtu arī jāietver apsvērumi par lielas noslodzes transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu kombinācijām, kas pārsniedz standarta svarus un izmērus, kuri piemērojami nacionālajā transporta sistēmā, piemēram, modulārās koncepcijas. | (34) Komisijai 2022. gadā būtu jānovērtē ar šo regulu noteikto CO2 emisijas standartu iedarbīgums un jo īpaši līdz 2030. gadam sasniedzamo samazinājumu līmenis, kārtība, kurai vajadzētu būt pieejamai minēto mērķrādītāju un turpmāku rezultātu sasniegšanai, kā arī CO2 samazinājuma mērķrādītāji, kas noteikti citiem lielas noslodzes transportlīdzekļu veidiem, piemēram, mazākiem kravas automobiļiem, autobusiem, tālsatiksmes autobusiem un piekabēm. Minētajā novērtējumā vienīgi šīs regulas vajadzībām būtu arī jāietver apsvērumi par lielas noslodzes transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu kombinācijām, kas pārsniedz standarta svarus un izmērus, kuri piemērojami nacionālajā transporta sistēmā, piemēram, modulārās koncepcijas. ***Ja pēdējā aprakstītajā situācijā minētos kravas automobiļus izmanto lieljaudas transportam saskaņā ar Direktīvu 719/20151a, tie ir skaidri atpazīstami pēc tehniskiem kritērijiem, un Komisijai būtu jāatzīst šī lieljaudas transporta devums CO2 emisiju samazināšanā. Komisijai metodika emisiju aprēķināšanai no ieguves līdz patēriņam būtu jāizmanto, sākot no mērķiem attiecībā uz 2022. gadu. Lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisijas no ieguves līdz patēriņam un dzīves ciklā būtu jāuzrauga un būtu jānodrošina to pārredzamība.*** |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1a Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 29. aprīļa Direktīva (ES) 2015/719, ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos, OV L 115, 6.5.2015.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>23</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>3. pants – 1. daļa – h punkts</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| h) “profesionāls transportlīdzeklis” ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav paredzēts preču piegādei un ***kura CO2 emisijas un degvielas patēriņš*** saskaņā ar ***Regulu (EK) Nr. 595***/***2009 un tās īstenošanas pasākumiem ir noteikts citiem ekspluatācijas profiliem, kas nav definēti šīs regulas I*** pielikuma 2.***1.*** ***punktā***; | h) “profesionāls transportlīdzeklis” ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav paredzēts ***patēriņa*** preču piegādei un ***kuram reģistrācijas laikā piešķir virsbūves kodu*** saskaņā ar ***Direktīvas 2007***/***46/EK II*** pielikuma 2. ***papildinājumu***; |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>24</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>3. pants – 1. daļa – ia punkts (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***ia)*** ***Šīs regulas vajadzībām “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 balsstiesību 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 uzskaitītās tiesības vai pilnvaras;*** |
|  | ***c) uzņēmumi, kuros b) apakšpunktā minētajam uzņēmumam tieši vai netieši ir a) apakšpunktā norādītās tiesības vai pilnvaras;*** |
|  | ***d) uzņēmumi, kuros ražotājam kopā ar vienu vai vairākiem a), b) vai c) apakšpunktā minētajiem uzņēmumiem vai kuros diviem vai vairākiem no iepriekšminētajiem uzņēmumiem kopā ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības un pilnvaras;*** |
|  | ***e) uzņēmumi, kuros a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras kopīgi ir ražotājam vai vienam vai vairākiem tā saistītajiem uzņēmumiem, kas minēti a) līdz d) apakšpunktā, un vienai vai vairākām trešām personām.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>25</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>3. pants – 1. daļa – k punkts</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| k) “mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis, bet kura īpatnējās CO2 emisijas ir mazākas nekā ***350 g CO2/km, kā noteikts saskaņā ar I pielikuma 2.1***. ***punktu***; | k) “mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir lielas noslodzes transportlīdzeklis, kurš nav bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzeklis, bet kura īpatnējās CO2 emisijas ir mazākas nekā ***35 % zem atsauces vērtības, kas iegūta no 2019***. ***gada pamatlīmeņa katrai transportlīdzekļu apakšgrupai***; |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>26</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>3. pants – 1. daļa – na punkts (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***na)*** ***CO2 korekcijas koeficients ir vienāds ar degvielas uzpildes stacijās pārdotās gāzes, kas iegūta no atjaunojamiem energoresursiem, īpatsvaru; tas ir jāapliecina Eiropas Savienības līmenī.*** |

<TitreJust> </TitreJust>

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>27</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>4. pants – 1. daļa – a punkts</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| a) saskaņā ar Regulu (ES) Nr. .../2018 [HDV monitorings un ziņošana] ziņotos datus par ražotāja attiecīgajā gadā reģistrētajiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, izņemot profesionālos transportlīdzekļus; | a) saskaņā ar Regulu (ES) Nr. .../2018 [HDV monitorings un ziņošana] ziņotos datus par ražotāja attiecīgajā gadā reģistrētajiem jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, izņemot profesionālos transportlīdzekļus***, ja tie nav mazemisiju vai bezemisiju transportlīdzekļi***; |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>28</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>4. pants – 1. daļa – ba punkts (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***ba)*** ***CO2 līmeņa samazināšanas ieguvumi, ko sniedz sintētiskā un modernā atjaunojamo energoresursu degviela, kā definēts Direktīvas 2016/0382 2. panta s) un ee) punktā, ja vien ražotāji šīs degvielas laiž degvielas tirgū brīvprātīgi, un ieguvumi netiek pieskaitīti citām dekarbonizācijas saistībām.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>29</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>4. pants – 1. daļa – bb punkts (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***bb) Oglekļa korekcijas faktoru (CCF) aprēķina, izmantojot šādu formulu: CCF = valsts moderno atjaunojamo energoresursu enerģijas izmantotā daļa (%)/10. Attiecībā uz transportlīdzekļiem ar dīzeļdzinēju vai ar metānu darbināmiem transportlīdzekļiem un pārdoto dīzeļdegvielu un metānu to aprēķina atsevišķi katru kalendāro gadu. Komisija veicina CCF ieviešanu, kas palīdzēs ieviest metodiku emisiju aprēķināšanai no ieguves līdz patēriņam.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>30</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>5. pants – 2. punkts – a apakšpunkts</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (a) bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekli skaita kā ***divus*** transportlīdzekļus; | (a) bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekli skaita kā ***vairākus transportlīdzekļus atkarībā no tā autonomijas; ja tā autonomija ir mazāka par 100 km, to skaita kā 2 transportlīdzekļus, ja tā ir vairāk nekā 100 km, 200 km vai 400 km — to skaita attiecīgi kā 3, 4 vai 5***transportlīdzekļus; |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>31</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>5. pants – 2. punkts – b apakšpunkts</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (b) mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekli skaita kā līdz diviem transportlīdzekļiem atbilstoši tā ***īpatnējo*** CO2 ***emisiju funkcijai un 350*** ***g CO2/km emisijas robežlīmenim***. | (b) mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekli skaita kā līdz diviem transportlīdzekļiem atbilstoši ***funkcijai, kuras lielumi ir*** tā ***īpatnējās*** CO2 ***emisijas un emisijas robežlīmenis, kas ir par 35 % mazāks nekā atsauces vērtība, kas iegūta no 2019.*** ***gada pamatlīmeņa katrai transportlīdzekļu apakšgrupai***. |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>32</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>5. pants – 3. punkts</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| 3. Ar bezemisiju un mazemisiju koeficientu ražotāja vidējās īpatnējās emisijas samazina par ne vairāk kā 3 %. ***2. panta 1. punkta otrajā daļā minēto kategoriju bezemisijas*** lielas noslodzes ***transportlīdzekļu devums minētajā koeficientā samazina ražotāja vidējās īpatnējās emisijas par ne vairāk kā 1,5 %***. | 3. Ar bezemisiju un mazemisiju koeficientu ražotāja vidējās īpatnējās emisijas samazina par ne vairāk kā 3 %. ***Tālsatiksmes kategorijas bezemisiju un mazemisiju*** lielas noslodzes ***transportlīdzekļi, kuru autonomija ir virs 400 km, ir atbrīvoti no minētā maksimālā ierobežojuma***. |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>33</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>8. pants – 1. punkts – 1. daļa</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| (maksa par pārsniegtajām emisijām) = (pārsniegtās emisijas x ***6800*** EUR/gCO2/tkm) | (maksa par pārsniegtajām emisijām) = (pārsniegtās emisijas x ***570*** EUR/gCO2/tkm) |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>34</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>8. pants – 4. punkts</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| 4. Summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām, uzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem. | 4. Summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām, uzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem. ***Minētās summas izmanto tikai to programmu atbalstam, kuras īsteno ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem, veicinot taisnīgu pāreju autobūves nozarē uz bezemisiju mobilitāti un inovatīvus risinājumus, kas stimulē bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ātru ieviešanu.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>35</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>11. pants – 2. punkts</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| 2. Šajā sakarā Komisija nodrošina, ka attiecīgajā gadījumā no ražotājiem vai valsts iestādēm ir pieejami stabili personas datus nesaturoši dati par lielas noslodzes transportlīdzekļu reālajām CO2 emisijām un energopatēriņu. | 2. Šajā sakarā Komisija nodrošina, ka attiecīgajā gadījumā no ražotājiem vai valsts iestādēm ir ***publiski*** pieejami stabili personas datus nesaturoši dati par lielas noslodzes transportlīdzekļu reālajām CO2 emisijām un energopatēriņu***, balstoties uz esošo datu vākšanas sistēmu standartizāciju un aptverot dažādus izmantošanas veidus.*** ***Tā novērtē iespējamību CO2 emisiju testēšanu veikt reālos braukšanas apstākļos ar pārnēsājamām emisiju mērīšanas sistēmām (PEMS).*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>36</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>11. pants – 2.a punkts (jauns)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
|  | ***2.a*** ***Simulācijas rīka (“VECTO”) atjaunināšana. Komisija katru gadu atjaunina VECTO simulācijas rīku, kā izklāstīts Regulā (ES) 2017/2400, lai atspoguļotu degvielu taupošu tehnoloģiju, tostarp tāda paņēmiena kā kravas automašīnu braukšana saistītās kolonnās, ieviešanu, kā arī piekabju, puspiekabju un kravas automobiļu ar kravas nodalījumu uzlabojumus. Atjaunināšanā būtu jāņem vērā VECTO rezultātu un ceļu satiksmē reāli radīto CO2 emisiju atšķirība.*** |

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>37</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>12. pants – 1. punkts – ievaddaļa</Article>

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

</Amend>

<Amend>Grozījums Nr. <NumAm>38</NumAm>

<DocAmend>Regulas priekšlikums</DocAmend>

<Article>13. pants – 1. daļa</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Komisijas ierosinātais teksts | Grozījums |
| Komisija līdz 2022. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas iedarbīgumu, CO2 samazinājuma mērķrādītāju, kas saskaņā ar 1. pantu nosakāms uz 2030. gadu, un CO2 samazinājuma mērķrādītāju noteikšanu citu veidu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp piekabēm. Minētajā ziņojumā ietver arī novērtējumu par ieviestās kārtības iedarbīgumu, kas attiecas konkrēti uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, īpaši uz autobusiem, ņemot vērā Direktīvā 2009/33/EK30 ***veiktos*** mērķrādītājus, un uz CO2 kredītvienību sistēmas iedarbīgumu un uz to, cik lietderīgi ir turpināt minētās kārtības piemērošanu 2030. gadā un pēc tā, un vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozījumiem. | Komisija līdz 2022. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas iedarbīgumu, ***metodiku emisiju uzskaitei no ieguves līdz patēriņam,*** CO2 samazinājuma mērķrādītāju, kas saskaņā ar 1. pantu nosakāms uz 2030. gadu, un CO2 samazinājuma mērķrādītāju noteikšanu citu veidu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tostarp piekabēm ***un Eiropas modulāro sistēmu kombinācijām. Komisija ziņo arī par panākumiem, kas gūti attiecībā uz reprezentatīvas metodikas izstrādi dzīves cikla emisiju aprēķināšanai***. Minētajā ziņojumā ietver arī novērtējumu par ieviestās kārtības iedarbīgumu, kas attiecas konkrēti uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, īpaši uz autobusiem, ***kā arī to definīciju, vienlaikus*** ņemot vērā Direktīvā 2009/33/EK30 ***noteiktos*** mērķrādītājus, un uz CO2 kredītvienību sistēmas iedarbīgumu un uz to, cik lietderīgi ir turpināt minētās kārtības piemērošanu 2030. gadā un pēc tā, un vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozījumiem. ***Šajā ziņojumā Komisija novērtē visus galvenos parametrus, kas ietekmē alternatīvo jaudas piedziņas ķēžu plašāku izmantošanu tirgū, ņemot vērā šādus rādītājus:*** |
|  | ***– uzlādes infrastruktūras paplašināšanu;*** |
|  | ***– piedāvāto transportlīdzekļu klāstu (akumulatoru elektrotransportlīdzekļi [BEV], uzlādējamie hibrīdautomobiļi [PHEV], degvielas šūnu elektrotransportlīdzekļi [FCEV] utt.);*** |
|  | ***– vidējās naftas un degvielas cenas;*** |
|  | ***– subsīdiju līmeņus un nemonetāros stimulus;*** |
|  | ***– publiskā iepirkuma līmeni utt.*** |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 30 Tīro transportlīdzekļu direktīva 2009/33/EK, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES. | 30 Tīro transportlīdzekļu direktīva 2009/33/EK, kas grozīta ar Direktīvu .../.../ES. |

</Amend>

</RepeatBlock-Amend>

ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Virsraksts** | CO2 emisijas standarti jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem | | | |
| **Atsauces** | COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD) | | | |
| **Atbildīgā komiteja**  Datums, kad paziņoja plenārsēdē | ENVI  5.7.2018 |  |  |  |
| **Atzinumu sniedza**  Datums, kad paziņoja plenārsēdē | TRAN  5.7.2018 | | | |
| **Atzinumu sagatavoja**  Iecelšanas datums | Henna Virkkunen  3.7.2018 | | | |
| **Izskatīšana komitejā** | 6.9.2018 | 8.10.2018 |  |  |
| **Pieņemšanas datums** | 9.10.2018 |  |  |  |
| **Galīgais balsojums** | +:  –:  0: | 37  8  2 | | |
| **Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā** | Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d’Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Claudia Țapardel | | | |
| **Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā** | Francisco Assis, Michael Detjen, Jill Evans, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Ryszard Antoni Legutko, Marek Plura, Henna Virkkunen | | | |
| **Aizstājēji (200. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā** | Nicola Danti, Angel Dzhambazki, John Howarth, Wajid Khan | | | |

ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS  
GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA

|  |  |
| --- | --- |
| **37** | **+** |
| ALDE  ECR  ENF  PPE  S&D | Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička  Angel Dzhambazki, Jacqueline Foster, Ryszard Antoni Legutko, Peter Lundgren, Kosma Złotowski  Georg Mayer  Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Renaud Muselier, Markus Pieper, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp  Francisco Assis, Inés Ayala Sender, Nicola Danti, Michael Detjen, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, John Howarth, Wajid Khan, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel |

|  |  |
| --- | --- |
| **8** | **-** |
| EFDD  GUE/NGL  VERTS/ALE | Daniela Aiuto , Jill Seymour  Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu  Michael Cramer, Jill Evans, Keith Taylor |

|  |  |
| --- | --- |
| **2** | **0** |
| ECR  ENF | Peter van Dalen  Marie-Christine Arnautu, |

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas