



28.8.2018

ATZINUMS

Sniegusi Transporta un tūrisma komiteja

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (pārstrādāta redakcija)
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Atzinuma sagatavotāja: *Karima Delli*

PA_Legam

GROZĪJUMI

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

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums

3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(3) Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģijā¹⁶ ir skaidri noteikti šādi vārienīgi mērķi: līdz gadsimta vidum transporta radīto siltumnīcefekta gāzu līmenis jāsamazina vismaz par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, neatlaidīgi virzoties uz bezemisiju transportu. Ir nekavējoties krasi jāsamazina transporta radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas apdraud mūsu veselību. Laikposmā pēc 2020. gada būs vēl vairāk jāsamazina emisijas no tradicionālajiem iekšdedzes motoriem. Savukārt līdz 2030. gadam būs jāpanāk, lai bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļi ir ieviesti tādā apmērā, ka tie jau veido būtisku tirgus daļu.

Grozījums

(3) Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģijā¹⁶ ir skaidri noteikti šādi vārienīgi mērķi: līdz gadsimta vidum transporta radīto siltumnīcefekta gāzu līmenis jāsamazina vismaz par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, neatlaidīgi virzoties uz bezemisiju transportu. Ir nekavējoties krasi jāsamazina transporta radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, kas apdraud mūsu veselību. Laikposmā pēc 2020. gada būs vēl vairāk jāsamazina emisijas no tradicionālajiem iekšdedzes motoriem. Savukārt līdz 2030. gadam būs jāpanāk, lai bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļi ir ieviesti tādā apmērā, ka tie jau veido būtisku tirgus daļu, ***ņemot vērā arī autobūves nozares atbalsta politiku. Lai izpildītu saistības, ko Savienība uzņēmas Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCC) Pušu konferences 21. sanāksmē, kas notika 2015. gadā Parīzē, ir jāpaātrina transporta nozares dekarbonizācija, un vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām līdz gadsimta vidum ir pastāvīgi jātuvojas nulles emisiju līmenim. Izvirzot vārienīgus mērķus, tiem vajadzētu būt arī reāli izpildāmiem, lai automobiļu nozare varētu tiem pielāgoties, un turklāt tā, lai automobiļu ražotājiem nebūtu jāpalielina izmaksas, jo tas neveicinātu jaunu vieglo pasažieru automobiļu ražošanu un iegādi Savienībā un cita starpā ietekmētu***

nodarbinātību. Līdzīgi, ja ierosinātie mērķi ir pārāk vērienīgi un transporta radītās emisijas netiek pietiekami samazinātas, varētu tikt apdraudēta Parīzes klimata nolīgumā paredzēto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķu izpilde.

¹⁶ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija” (COM(2016)0501 final).

¹⁶ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija” (COM(2016)0501 final).

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums

4. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(4) Komisijas paziņojumos “Eiropa kustībā”¹⁷ un “Eiropas mazemisiju mobilitātes realizācija — Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus”¹⁸ 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 bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu izmantošanu.

Grozījums

(4) Komisijas paziņojumos “Eiropa kustībā”¹⁷ un “Eiropas mazemisiju mobilitātes realizācija — Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus”¹⁸ 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 bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu izmantošanu. ***Jebkurā gadījumā ekoloģiski tīru transportlīdzekļu īpatsvars tirgū vēl ir neliels un lielāko vieglo automobiļu daļu Savienībā joprojām darbina ar benzīna vai dīzeļdegvielas dzinējiem. Tādēļ, lai Savienības patērētājiem nodrošinātu ilgtspējīgu un izmaksu ziņā pieejamu risinājumu, būs jāievēro holistiska pieeja, kas paredz arī atbalstu ekoloģiski tīru transportlīdzekļu ieviešanai privātajā un publiskajā sektorā, kā arī alternatīvas***

¹⁷ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "EIROPA KUSTĪBĀ – Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem" (COM(2017)0283 final).

¹⁸ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai [...].

¹⁷ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "EIROPA KUSTĪBĀ – Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem" (COM(2017)0283 final).

¹⁸ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai [...].

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums 4.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(4a) Strukturālā pāreja uz alternatīvām jaudas piedziņas ķēdēm būs saistīta ar strukturālām izmaiņām autorūpniecības vērtību ķēdēs. Tas rada jautājumus saistībā ar to, kur sastāvdaļas ir ražotas un no kurienes piegādātas, un kā Savienības piegādātāji var saglabāt konkurētspēju. Šajā sakarībā atzinīgi vērtē Komisijas iniciatīvas, piemēram, "Savienības akumulatoru aliansi", tomēr pieprasīs, lai Komisija pastāvīgi uzrauga notikumu attīstības gaitu.

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums 7.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(7a) Ņemot vērā nenoteiktību saistībā ar nozares turpmāko tehnoloģisko un socioloģisko attīstību, nevajadzētu priekšlaicīgi un radikāli dot priekšroku vienai vai vairākām tehniskajām

iespējām, kas nākotnē kopumā varētu izrādīties ne tik nozīmīgas, bet gan meklēt iespējas un sinerģijas, ko rada dažādas pašreiz pieejamās tehnoloģijas. Šajā nolūkā ir vērts atcerēties tehnoloģiju neitralitātes pamatprincipu, kas Savienībai ir saistošs.

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums

10. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(10) Tādēļ ir lietderīgi tiekties uz minētajās regulās noteikto mērķu sasniegšanu, nosakot jaunus CO₂ samazinājuma mērķrādītājus ES vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkam laikposmam līdz 2030. gadam. Nosakot samazinājuma līmeņus, ir ņemts vērā tas, cik iedarbīgi ar tiem rentablā veidā līdz 2030. gadam iespējams samazināt to nozaru emisijas, uz kurām attiecas Kopīgu centienu regula [.../...], 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.

Grozījums

(10) Tādēļ ir lietderīgi tiekties uz minētajās regulās noteikto mērķu sasniegšanu, nosakot jaunus CO₂ samazinājuma mērķrādītājus ES vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkam laikposmam līdz 2030. gadam. Nosakot samazinājuma līmeņus, ir ņemts vērā tas, cik iedarbīgi ar tiem rentablā veidā līdz 2030. gadam iespējams samazināt to nozaru emisijas, uz kurām attiecas Kopīgu centienu regula [.../...], 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. ***Atjaunojamo defosilizēto degvielu (galvenokārt sintētisko degvielu, kas atbilst Atjaunojamo energoresursu direktīvas (RED II) 2. pantā paredzētajai(-ām) definīcijai(-ām), kopā ar modernajām atjaunojamo energoresursu degvielām (RED II IX pielikums), ievērojot ilgtspējības kritērijus) izmantošana gan jaunajam, gan pašreizējam autoparkam var nodrošināt būtiskus CO₂ samazinājumus visā no ieguves līdz patēriņam ciklā. Lai veicinātu tehnoloģisko attīstību un palielinātu šo degvielu pārdošanas īpatsvaru tirgū, ražotāju brīvprātīgas apņemšanās***

gadījumā atjaunojamo energoresursu defosilizēto degvielu izmantošana būtu jāieskaita ražotājiem noteikto īpatnējo emisiju mērķī.

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums 10.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(10a) Regulas (EK) Nr. 715/2007 pārskatīšanas nolūks ir ievērojami samazināt fosilo energoresursu izmantošanu vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu piedziņai. Tāpēc pārskatīšanai ir trīskāršs mērķis: vides jomā — cīnīties pret globālo sasilšanu un pēc iespējas samazināt cilvēku veselībai kaitīgās emisijas, ilgtspējas jomā — samazināt fosilo energoresursu izmantošanu, un ekonomikas jomā — uzlabot Eiropas autobūves konkurētspēju, taču neradot šai nozarei neatgriezeniskus traucējumus.

Grozījums Nr. 7

Regulas priekšlikums 11.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(11a) Lai gan vieglajiem transportlīdzekļiem paredzētās pasaules mēroga testa procedūras (WLTP) ieviešanai salīdzinājumā ar Eiropas Jauno braukšanas ciklu (NEDC) vajadzētu samazināt atšķirību starp deklarētajām un faktiskajām transportlīdzekļu CO₂ emisiju vērtībām, šāda atšķirība joprojām saglabāsies. Tāpēc šķiet svarīgi turpināt centienus izstrādāt un ieviest testus (laboratorijā un ārpus tās), kas pēc iespējas atbilst reālajiem apstākļiem, mērot enerģijas

faktisko patēriņu un emisijas reālos braukšanas apstākļos. Šajā nolūkā Komisijai būtu jāievieš attiecīgie testi tiesiskajā regulējumā, tiktīdz tie tiks izstrādāti.

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums 12. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(12) *Ir svarīgi, lai, nosakot CO₂ emisiju samazināšanas prasības, transportlīdzekļu ražotājiem visā Savienībā arī turpmāk tiktu nodrošināta paredzamība un plānošanas drošība attiecībā uz visiem jaunajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem Savienībā.*

Grozījums

(12) *Ir konstatēts, ka atšķirība starp deklarētajiem CO₂ emisiju līmeņiem un līmeņiem reālos braukšanas apstākļos ir būtiski palielinājusies, kopš spēkā ir stājies pirmais Savienības tiesību akts par CO₂ standartiem mazas noslodzes transportlīdzekļiem, un, lai gan WLTP būtu precīzāk jāatspoguļo tipiskie reālie braukšanas apstākļi nekā tas tiek darīts NEDC, tā joprojām tiks veikta tikai kā laboratorijas testa procedūra, kas nozīmē, ka šīs atšķirības pēc dažiem gadiem var vēl palielināties, un arī to, ka joprojām pastāv iespēja izmantot nelikumīgas pārveidošanas ierīces un ka šādas darbības var palikt nepamanītas.*

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums 12.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

(12a) *Ir būtiski svarīgi, lai šī pārskatīšana, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 par prasībām CO₂ emisiju samazināšanas jomā, turpinātu iesāktu darbu un tiektos saglabāt konkrētu stabilitāti un prognozējamību dažādajiem šīs nozares dalībniekiem Savienībā, jo īpaši automobiļu ražotājiem attiecībā uz visiem jauno automobiļu un jauno vieglo komerciālo transportlīdzekļu parkiem ES*

Grozījums

teritorijā. Tāpēc ir jāturpina centieni, lai uzlabotu sākotnējās regulas elementus, vienlaikus tos pielāgojot vajadzībām vides jomā un nozares jaunajām tehnoloģiskajām spējām, taču neradītu līdzsvara trūkumu nozīmīgākajām Savienības nozarēm, bet gan veicinātu Savienības konkurētspēju un inovāciju.

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums

13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(13) Tādēļ būtu jānosaka samazinājuma līmeņi Savienības jaunu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkam 2025. un 2030. gadam, ņemot vērā autoparka atjaunināšanas laiku un nepieciešamību autotransporta nozarei dot ieguldījumu 2030. gada klimata un enerģētikas mērķrādītāju sasniegšanā. Šī pakāpeniskā pieeja autobūves nozarei arī skaidri un savlaicīgi aicina nekavēties ar energoefektīvu tehnoloģiju un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu laišanu tirgū.

Grozījums

(13) Tādēļ ir ārkārtīgi svarīgi turpināt darbu pie arvien uzticamāku un reālāku CO₂ testēšanas metožu izstrādes, jo īpaši, lai izstrādātu testēšanas metodiku emisiju mērījumiem reālos braukšanas apstākļos; šajā nolūkā Kopīgajam pētniecības centram būtu jāizpēta un jāsalīdzina dažādas testēšanas metodes, ietverot arī iespējamās neatbilstības, kas saistītas ar fiziskajiem apstākļiem un vadītāja uzvedību. Ir arī svarīgi, lai šī testēšanas procedūra tiktu regulāri pārskatīta.

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums

13.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

(13a) Autotransports ir pilnībā jādekarbonizē, lai Savienība varētu sasniegt savus 2050. gadam izvirzītos klimata mērķus. Tāpēc jauni CO₂ emitējošie viegļie automobiļi un viegļie komerciālie transportlīdzekļi pakāpeniski būtu jāizņem no aprites vēlākais līdz 2040. gadam Komisijai būtu jāizvērtē, kā

Grozījums

ņemt vērā ekspluatācijā esošu transportlīdzekli, izmantojot tirgus uzraudzības instrumentus un arī stimulus transportlīdzekļu modernizēšanai, ja tā ir lietderīga un izmaksu ziņā konkurētspējīga. Šajā sakarībā būtu noderīgi turpmāki pētījumi, lai palīdzētu izstrādāt Savienības mēroga tehnoloģiju modernizēšanas sistēmu. Atjaunojamo energoresursu enerģijai ir arī būtiska nozīme Savienības transporta radīto SEG emisiju samazināšanā, tāpēc ir svarīgi ņemt vērā visa veida atjaunojamo energoresursu enerģijas un degvielas, kas rada mazākas CO₂ emisijas, un radīt stimulus, lai efektīvi veicinātu Savienības transporta nozares dekarbonizāciju un transportlīdzekļu modernizēšanu. Šajā regulā netiek ņemts vērā atjaunojamo energoresursu enerģijas saturs autotransporta līdzekļos izmantotajās šķidrās un/vai gāzveida degvielās, jo mērījumu veikšanas posmā netiek nošķirtas neatjaunojamo un atjaunojamo energoresursu radītās CO₂ emisijas. Jāizstrādā tāda metodika, kas paredz iespēju ņemt vērā atjaunojamo energoresursu sastāvu autotransportā izmantotajās šķidrās un/vai gāzveida degvielās, nosakot konkrētās CO₂ emisijas jauniem vieglajiem automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums

14. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(14) Lai gan Savienība ir viens no galvenajiem mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem un tehnoloģiju līderiem pasaulē šajā jomā, konkurence saasinās, un pasaules autobūves nozarē ir vērojamas straujas izmaiņas, kuru pamatā ir jaunas inovācijas elektrificētu spēka pārvadu un

Grozījums

(14) Lai gan Savienība ir viens no galvenajiem mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem un tehnoloģiju līderiem pasaulē šajā jomā, konkurence saasinās, un pasaules autobūves nozarē ir vērojamas straujas izmaiņas, kuru pamatā ir jaunas inovācijas elektrificētu spēka pārvadu un

sadarbīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes jomā. Lai saglabātu konkurētspēju pasaulē un piekļuvi tirgiem, Savienībai ir vajadzīgs tāds tiesiskais regulējums, kas rada lielu iekšējo tirgu un atbalsta tehnoloģisko attīstību un inovācijas, tostarp īpaši stimulē bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu jomu.

sadarbīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes jomā. ***Ja Savienības rūpniecība pārāk vēlu sāks īstenot transporta nozarei nepieciešamo pāreju uz citiem enerģijas veidiem, tā zaudēs savu vadošo lomu.*** Lai saglabātu konkurētspēju pasaulē un piekļuvi tirgiem, Savienībai ir vajadzīgs tāds tiesiskais regulējums, kas rada lielu iekšējo tirgu un atbalsta tehnoloģisko attīstību un inovācijas, tostarp īpaši stimulē bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu jomu.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums 14.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14a) Sasniegt ilgtermiņa mērķi attiecībā uz pilnībā dekarbonizētu Savienības mobilitāti nebūs iespējams bez tehnoloģiskās inovācijas un tehniskā progresa. Šajā ziņā, kā arī saskaroties ar pastiprinātu starptautisko tehnoloģisko konkurenci, ir būtiski nepieciešams, lai Savienība un dalībvalstis turpinātu centienus pētīt un izstrādāt iniciatīvas, kas pastiprina iespējamās sinerģijas nozarē līdzīgi nesenajai iniciatīvai "Savienības akumulatoru alianse" un atbalstītu publiskās un privātās investīcijas Savienības autobūves nozares īstenošanā pētniecībā un inovācijā, lai ES saglabātu līderpozīcijas tehnoloģiju jomā un ilgtermiņā nodrošinātu savas rūpnieciskās bāzes ilgtspēju, rezultativitāti un konkurētspēju pasaules tirgū.

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums 14.b apsvēruma (jauns)

(14b) Ir ļoti svarīgi apsvērt šīs pārejas ietekmi uz sabiedrību un vidi, un savlaicīgi risināt problēmu saistībā ar nenovēršamiem darbvieta zudumiem, ko radīs būtiskās pārmaiņas rūpnieciskajā ražošanā; šajā saistībā, vēl pirms sabiedrību ir skārušas šīs negatīvās pārmaiņas, dialogā ar sociālajiem partneriem par galvenajām prioritātēm būtu jāuzskata darba ņēmēju pārcelšana citā darbā, pārkvalificēšana un kvalifikācijas celšana, izglītošana un darba meklēšanas iniciatīvas.

Grozījums Nr. 15

Regulas priekšlikums 15. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(15) Būtu jāievieš īpašs stimulējošs mehānisms, lai veicinātu pāreju uz bezemisiju mobilitāti. To vajadzētu veidot tā, lai veicinātu Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstību.

Grozījums

(15) Būtu jāievieš īpašs stimulējošs mehānisms, lai veicinātu **netraucētu un savlaicīgu** pāreju uz bezemisiju mobilitāti. To vajadzētu veidot tā, lai veicinātu Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstību. **Šim mehānismam vajadzētu būt neitrālam attiecībā pret visām tehnoloģijām vai inovatīvām degvielām.**

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums 17.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

(17a) **Lai nodrošinātu patērētāju uzticēšanos, alternatīvas degvielas uzlādes un uzpildes infrastruktūras ātra un pienācīga izveidošana ir būtiski svarīga bezemisiju un mazemisiju**

Grozījums

transportlīdzekļu tirgus attīstībai; ir ļoti svarīgi, lai tiktu turpināti ieguldījumi šīs infrastruktūras izvēšanā, izmantojot dažādus atbalsta instrumentus gan Savienībā, gan dalībvalstīs, ar mērķi nodrošināt vispārējus veicinošus apstākļus, tostarp izmantojot arī uzticamas automobiļu marķēšanas shēmas un autobūves nozarē nodarbinātajiem darba ņēmējiem paredzētas stingras atbalsta shēmas, kā arī stingri ievērojot gaisa kvalitātes un klimata pārmaiņu mazināšanas standartus. Uzpildes jautājums ir cieši saistīts tieši ar transportlīdzekļu autonomiju un jo vairāk tā palielinās, jo vairāk samazinās vajadzības attiecībā uz uzpildes biežumu, tāpēc Komisijai saistībā ar infrastruktūras izveidi būtu jāņem vērā tehnoloģiskā attīstība, jo īpaši bateriju autonomijas jomā.

Grozījums Nr. 17

Regulas priekšlikums 17.b apsvēruma (new)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(17b) Izstrādājot labāku vieglo automobiļu marķēšanas sistēmu, kurā patērētājiem papildus informācijai par CO₂ emisiju apjomu un degvielas patēriņu tiktu nodrošināta salīdzināma, uzticama un lietotājdraudzīga informācija par mazemisiju vieglo automobiļu izmantošanas priekšrocībām, tostarp informācija par gaisa piesārņotājiem un ekspluatācijas izmaksām, varētu tikt veicināta degvieltaupīgāko un videi draudzīgāko vieglo automobiļu ieviešana visā Savienībā. Tāpēc Komisijai ne vēlāk kā līdz 2019. gada 31. decembrim būtu jāpārskata Direktīva 1999/94/EK un jānāk klajā ar atbilstoša tiesību akta priekšlikumu.

Grozījums Nr. 18

Regulas priekšlikums

19. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(19) Lai saglabātu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu tirgus dažādību un tā spēju apmierināt dažādu patērētāju vajadzības, CO₂ mērķrādītājs katram automobiļu ražotājam var būt atšķirīgs. 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 [pašmasas] uz transportlīdzekļa testa masu, kā noteikts 2017. gada 1. jūnija Regulā (ES) 2017/1151.

Grozījums

(19) Lai saglabātu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu tirgus dažādību un tā spēju apmierināt dažādu patērētāju vajadzības, CO₂ mērķrādītājs katram automobiļu ražotājam var būt atšķirīgs. 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 **2030.** gadu, būtu jāmaina no masas nokomplektētā stāvoklī [pašmasas] uz transportlīdzekļa testa masu, kā noteikts 2017. gada 1. jūnija Regulā (ES) 2017/1151.

Grozījums Nr. 19

Regulas priekšlikums

20. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(20) 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 tādēļ šādos aprēķinos izmantotās vidējās masas vērtības korekcijas vajadzētu veikt reizi divos gados, sākot ar **2025.** gadu.

Grozījums

(20) 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 tādēļ šādos aprēķinos izmantotās vidējās masas vērtības korekcijas vajadzētu veikt reizi divos gados, sākot ar **2030.** gadu.

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums

21. apsvēruma

(21) 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 liknes slīpumu, pamatojoties uz visu minētajā gadā jaunreģistrēto transportlīdzekļu 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 automobiļu ražotājiem būtu jāpiemēro arī vieglāku, no vieglajiem automobiļiem iegūtu furgonu ražotājiem, bet tādiem ražotājiem, kuru transportlīdzekļi ietilpst smagākajos segmentos, visam mērķrādītāju periodam būtu jānosaka stāvāks un nemainīgs slīpums.

(21) 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 liknes slīpumu, pamatojoties uz visu minētajā gadā jaunreģistrēto transportlīdzekļu emisijām, un ņemt vērā ES autoparka mērķrādītāju izmaiņas **laikposmā no 2021. gada līdz 2030. gadam**, lai nodrošinātu, ka visu ražotāju emisiju samazināšanas centieni ir līdzvērtīgi. Attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem tāda pati pieeja kā attiecībā uz vieglo automobiļu ražotājiem būtu jāpiemēro arī vieglāku, no vieglajiem automobiļiem iegūtu furgonu ražotājiem, bet tādiem ražotājiem, kuru transportlīdzekļi ietilpst smagākajos segmentos, visam mērķrādītāju periodam būtu jānosaka stāvāks un nemainīgs slīpums.

Grozījums Nr. 21

Regulas priekšlikums

22. apsvērums

(22) Šīs regulas mērķis ir dot **stimulu** 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 jā saglabā, un šo jomu vajadzētu paplašināt,

(22) Šīs regulas mērķis ir dot **iespēju samazināt emisijas reālos braukšanas apstākļos, radot** autobūves nozarei **stimulu ieguldīt jaunās tehnoloģijās un samazināt reālos braukšanas apstākļos radītās emisijas, vienlaikus saglabājot tehnoloģisko neitralitāti**. 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

ietverot tajā stimulus gaisa kondicionēšanas sistēmu efektivitātes uzlabošanai.

Regulas (ES) Nr. 510/2011 efektivitāti izmaksu ziņā un faktisko CO₂ emisiju samazināšanos. Tādēļ šī kārtība būtu jā saglabā, un šo jomu vajadzētu paplašināt, ietverot tajā stimulus gaisa kondicionēšanas sistēmu efektivitātes uzlabošanai *un CO₂ un NO_x emisiju samazināšanai, un būtu jāapsver dzinēju modernizēšana, un būtu jāņem vērā materiāli, kas tiek izmantoti automobiļu ražošanā un to aprites cikla beigu posmā.*

Grozījums Nr. 22

Regulas priekšlikums 22.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(22a) Savienībā reģistrētu jaunu vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu radītās oglekļa emisijas tiek mērītas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007, mērījumu veikšanas posmā nenoskaidrot neatjaunojamo un atjaunojamo energoresursu radītās CO₂ emisijas. Būtu jāizstrādā metodika, saskaņā ar kuru tiek ņemts vērā atjaunojamo energoresursu sastāvs autotransportā izmantotajās šķidrās un/vai gāzveida degvielās, nosakot konkrētās CO₂ emisijas vieglajiem automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

Grozījums Nr. 23

Regulas priekšlikums 22.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(22b) Konkrētu alternatīvu degvielu izmantošana var piedāvāt būtisku CO₂ emisiju samazināšanu visā aprites ciklā no degvielas ieguves līdz patēriņam, tomēr vēl nav pieejama iedarbīga metodika, kas varētu ņemt to vērā; tādēļ ir ieteicams, lai

Komisija atbalsstītu pētījumus šajā virzienā, lai to pēc iespējas ātrāk iekļautu regulējumā.

Grozījums Nr. 24

**Regulas priekšlikums
22.c apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(22c) Tā kā šīs regulas mērķis ir samazināt CO₂ emisijas reālajos apstākļos, Komisijai būtu arī jāapsver un jāņem vērā ārpuscikla tehnoloģijas, uz kurām neattiecas standarta testa cikls un kuras neiekļaujas ekoinovāciju mehānisma darbības jomā, ja tās uzrāda CO₂ emisiju samazinājumus izmērāmā, uzrādāmā un pārbaudītā veidā.

Grozījums Nr. 25

**Regulas priekšlikums
22.d apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(22d) Ņemot vērā nenoteiktību, kas saistīta ar alternatīvi darbināmo transportlīdzekļu laišanu tirgū, atbilstošas infrastruktūras ieviešanu un patērētāju mainīgo pieprasījumu, pārredzamā veidā ir jāmaina mērķu vērienīgums. Komisijas priekšlikumā direktīvai par alternatīvo degvielu infrastruktūru ir sniegti norādījumi alternatīvās infrastruktūras vajadzībām.

Grozījums Nr. 26

**Regulas priekšlikums
22.e apsvērums (jauns)**

(22e) Jo īpaši būtu jāveicina inovatīvu piedziņas tehnoloģiju izstrāde, jo tās rada ievērojami mazāk emisiju nekā tradicionālie viegļie pasažieru automobiļi. Tādējādi ilgtermiņā tiek veicināta Savienības rūpniecības konkurētspēja un radītas kvalitatīvas darbvietas.

Grozījums Nr. 27

Regulas priekšlikums

23. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(23) 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 ievērošanas nolūkā. Komisijai vajadzētu **būt iespējai** pārskatīt maksimālās vērtības līmeni, jo īpaši, lai ņemtu vērā oficiālās testa procedūras izmaiņu ietekmi. Ir lietderīgi arī precizēt, kā saistībā ar mērķrādītāju ievērošanu aprēķināmi aiztaupījumi.

Grozījums

(23) 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 ievērošanas nolūkā. Komisijai vajadzētu pārskatīt maksimālās vērtības līmeni, jo īpaši, lai ņemtu vērā oficiālās testa procedūras izmaiņu ietekmi. Ir lietderīgi arī precizēt, kā saistībā ar mērķrādītāju ievērošanu aprēķināmi aiztaupījumi.

Grozījums Nr. 28

Regulas priekšlikums

28. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(28) Procedūra atkāpju piešķiršanai, sākot ar autoparka mērķrādītāju 95 g CO₂/km, specifisku modeļu ražotājiem nodrošina, ka samazinājums, kuru pieprasa īstenot specifisku modeļu ražotājiem, atbilst lielapjoma ražotāju īstenotajam samazinājumam attiecībā uz šo

Grozījums

(28) Procedūra atkāpju piešķiršanai, sākot ar autoparka mērķrādītāju 95 g CO₂/km, specifisku modeļu ražotājiem nodrošina, ka samazinājums, kuru pieprasa īstenot specifisku modeļu ražotājiem, atbilst lielapjoma ražotāju īstenotajam samazinājumam attiecībā uz šo

mērķrādītāju. *Tomēr pieredze rāda, ka specifisku modeļu ražotājiem piemīt tāds pats CO₂ mērķrādītāju sasniegšanas potenciāls kā lielajiem ražotājiem, un attiecībā uz mērķrādītājiem, kas noteikti, sākot ar 2025. gadu, netiek uzskatīts par lietderīgu nodalīt šīs divas ražotāju kategorijas.*

mērķrādītāju.

Grozījums Nr. 29

Regulas priekšlikums 29.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(29a) Alternatīvas jaudas piedziņas ķēdes, kuras ietver hibrīdas jaudas piedziņas ķēdes, ir tās, kuras kā mehānisku dzinējspēku izmanto enerģiju no patērējamas degvielas un/vai baterijas, vai no citas elektriskas vai mehāniskas dzinējspēka glabāšanas iekārtas. To izmantošana vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos var izraisīt pārmērīgu svaru, taču samazina piesārņojumu. Šāds pārmērīgs svars nebūtu jāņem vērā transportlīdzekļa faktiskās slodzes aprēķinā, jo tas autopārvadājumu nozarei radītu ekonomiskus zaudējumus. Tomēr šādam pārmērīgam svaram nevajadzētu arī palielināt transportlīdzekļa lietderīgo slodzi. Tāpēc Komisijai būtu jāanalizē, kādos gadījumos jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas izmanto alternatīvu degvielu (ietverot smagākas piedziņas sistēmas salīdzinājumā ar tradicionālās degvielas transportlīdzekļos izmantotajām), arī varētu atļaut papildu svaru, vienlaikus nekaitējot vispārējiem CO₂ emisiju samazināšanas mērķiem, kas noteikti šajā regulā.

Grozījums Nr. 30

Regulas priekšlikums 30.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(30a) Lai nodrošinātu, ka CO₂ emisiju vērtības un pabeigto transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitāte ir reprezentatīvas, Komisijai būtu jāierosina īpaša uzraudzības procedūra un jāapsver iespēja pārskatīt tipa apstiprināšanu regulējošos tiesību aktus un izveidot Eiropas Autotransporta tirgus uzraudzības aģentūru, kurai būtu uzticēts īstenot tirgus uzraudzības pasākumus, jo īpaši saistībā ar CO₂ emisijām, un būtu pilnvaras attiecīgā gadījumā organizēt Eiropas mēroga atsaukšanas programmas un atsaukt tipa apstiprinājumu; turklāt šai aģentūrai, saņemot trešo personu iesniegtus testu pārbaudes rezultātus, kas liecina par aizdomīgiem emisiju lielumiem, būtu jāuzsāk testēšana vai pārbaude.

Grozījums Nr. 31

Regulas priekšlikums 38. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(38) 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.*

(38) 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 *ieņēmumiem, kas paredzēti galvenokārt Savienības autotransporta nozarei, lai varētu īstenot taisnīgu pāreju uz mazoglekļa mobilitāti un autobūves nozarē veicinātu pētniecību*

un izstrādi saistībā ar tādām tehnoloģijām kā jaunas piedziņas ķēdes, degvielas un testēšana, kā arī ceļu satiksmes drošību. Tās būtu jāizmanto arī, lai proaktīvi risinātu problēmu, kas saistīta ar autobūves nozarē īstenotās pārejas uz mazoglekļa ekonomiku radītajām izmaiņām, kuras būs jo īpaši izteikta dažos visvairāk skartajos reģionos. Šajā saistībā ir izšķirīgi svarīgi papildināt pašreizējos pasākumus, kas sekmē pāreju uz mazoglekļa ekonomiku, īstenojot mērķtiecīgas programmas darba ņēmēju pārcelšanai citā darbā, pārkvalificēšanai un kvalifikācijas celšanai, kā arī ar izglītošanas un darba meklēšanas iniciatīvām, ko īsteno ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem.

Grozījums Nr. 32

Regulas priekšlikums

41. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(41) Šajā regulā noteikto CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju iedarbīgums praksē ir ļoti atkarīgs no oficiālās testa procedūras reprezentativitātes. Saskaņā ar atzinumu, kas saņemts, izmantojot zinātnisko konsultāciju mehānismu (SAM)²³, un Eiropas Parlamenta ieteikumu pēc tā veiktas izmeklēšanas saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē²⁴, vajadzētu ieviest mehānismu, ar kuru novērtē, cik reprezentatīvas reālos ekspluatācijas apstākļos ir tās transportlīdzekļu CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151. Komisijai vajadzētu būt pilnvarām nodrošināt šādu datu publisku pieejamību un, ja nepieciešams, izstrādāt procedūras, kas vajadzīgas, lai konstatētu, kādi dati nepieciešami šādu novērtējumu veikšanai,

Grozījums

(41) Šajā regulā noteikto CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju iedarbīgums praksē ir ļoti atkarīgs no oficiālās testa procedūras reprezentativitātes. Saskaņā ar atzinumu, kas saņemts, izmantojot zinātnisko konsultāciju mehānismu (SAM)²³, un Eiropas Parlamenta ieteikumu pēc tā veiktas izmeklēšanas saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē²⁴, vajadzētu ieviest mehānismu, ar kuru novērtē, cik reprezentatīvas reālos ekspluatācijas apstākļos ir tās transportlīdzekļu CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151. ***Visdrošākais veids, kā nodrošināt tipa apstiprināšanas vērtību reprezentativitāti reālos apstākļos, ir ieviest CO₂ emisiju testēšanu reālos ekspluatācijas apstākļos. Tādēļ Kopīgajam pētniecības centram būtu jāpiešķir pilnvaras sākt darbu ar mērķi***

un lai tos vāktu.

noskaidrot, vai ir iespējams testēt CO₂ emisijas reālos braukšanas apstākļos, lai šādu testēšanu pēc iespējas ātrāk varētu iekļaut tiesiskajā regulējumā.
Transportlīdzekļu emisijām reālos braukšanas apstākļos nevajadzētu pārsniegt nepārsniedzamās (NTE) robežvērtības ne vairāk kā par 15 % virs tipa apstiprināšanas vērtības, ko mērīs no 2021. gada, izmantojot WLTP testu, un kas katram ražotājam noteiktas 2021. gadam attiecībā uz viņu 2025. un 2030. gada emisiju samazināšanas mērķiem. Komisijai vajadzētu būt pilnvarām nodrošināt šādu datu *un no degvielas patēriņa mērītājiem iegūtu datu* publisku pieejamību un *arī*, ja nepieciešams, izstrādāt procedūras, kas vajadzīgas, lai konstatētu, kādi dati nepieciešami šādu novērtējumu veikšanai, un lai tos vāktu.

²³ Augsta līmeņa zinātnisko padomdevēju grupa, zinātniskais atzinums 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

²⁴ Eiropas Parlamenta 2017. gada 4. aprīļa ieteikums Padomei un Komisijai, ņemot vērā izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē (2016/2908(RSP)).

²³ Augsta līmeņa zinātnisko padomdevēju grupa, zinātniskais atzinums 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

²⁴ Eiropas Parlamenta 2017. gada 4. aprīļa ieteikums Padomei un Komisijai, ņemot vērā izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē (2016/2908(RSP)).

Grozījums Nr. 33

Regulas priekšlikums 41.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(41a) Lai gan šis regulas mērķis ir samazināt vieglo transportlīdzekļu CO₂ emisijas, tajā nevajadzētu aizmirst par šādu transportlīdzekļu kopējo oglekļa bilanci ražošanas, izmantošanas un nodošanas metāllūžņos ciklā, kā arī par izmantotās degvielas ieguves/ražošanas,

transportēšanas un patēriņa ciklu (well-to-wheel). Šajā nolūkā Komisijai būtu jāizstrādā saskaņota metodika, kas ļauj apzināties minēto transportlīdzekļu oglekļa bilanci aprites ciklā un patērēto enerģiju, lai iegūtu vispārēju priekšstatu par to ietekmi uz vidi, jo tas ļautu nodrošināt izmantoto līdzekļu konsekvenci, tiecoties uz ES klimata mērķiem.

Grozījums Nr. 34

Regulas priekšlikums 42. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(42) Ir paredzēts 2024. gadā izvērtēt progresu, kas panākts ar [Kopīgu centienu regulu un Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas direktīvu]. Tādēļ ir lietderīgi tajā pašā gadā novērtēt arī šīs regulas efektivitāti, lai būtu iespējams koordinēti un saskaņoti novērtēt pasākumus, kas īstenoti saskaņā ar visiem šiem instrumentiem.

Grozījums

(42) Ir paredzēts 2024. gadā izvērtēt progresu, kas panākts ar [Kopīgu centienu regulu un Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas direktīvu]. **2023. gadā būs pagājuši jau divi gadi, kopš jaunā emisiju testēšanas procedūra attieksies uz visiem mazas noslodzes transportlīdzekļiem.** Tādēļ ir **iespējams un** lietderīgi tajā pašā gadā novērtēt arī šīs regulas efektivitāti **un apstiprināt visam autoparkam paredzētu CO₂ emisiju mērķrādītāju 2030. gadam, vienlaicīgi nosakot arī bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvara līmeni**, lai būtu iespējams koordinēti un saskaņoti novērtēt pasākumus, kas īstenoti saskaņā ar visiem šiem instrumentiem, **un pēc iespējas ātrāk ņemt vērā augšposma un iekļautās emisijas. Lai aprēķinātu katra transportlīdzekļa ietekmi uz vidi, jāņem vērā pieļaujamās slodzes veids, no kā ir atkarīgs emisiju daudzums, un Komisijai būtu jāapsver saskaņotas metodikas izveide pēc parauga "x grami CO₂/km uz pasažieri/preču tonnu", lai samazinātu vieglo transportlīdzekļu braucienus bez kravas gan preču, gan pasažieru pārvadājumos.**

Grozījums Nr. 35

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Ar šo regulu nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, lai nodrošinātu **iekšējā tirgus pienācīgu darbību**.

Grozījums

1. Ar šo regulu nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, lai nodrošinātu **Savienības klimata politikas jomā uzņemto saistību un izvirzīto mērķu sasniegšanu**.

Grozījums Nr. 36

Regulas priekšlikums

1. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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, kas minēta Komisijas 2007. gada paziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam²⁷.

Grozījums

3. Šai regulai sekos papildu pasākumi, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO₂/km, kas ir daļa no Savienības integrētās pieejas, kas minēta Komisijas 2007. gada paziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam²⁷.

²⁷ Komisijas 2007. gada 7. februāra paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam - Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai (COM(2007)0019 galīgā redakcija).

²⁷ Komisijas 2007. gada 7. februāra paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam - Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai (COM(2007)0019 galīgā redakcija).

Grozījums Nr. 37

Regulas priekšlikums

2. pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

b) N₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti

Grozījums

b) N₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti

Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, kuru standartmasa nepārsniedz 2610 kg, un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam (“vieglie komerciālie transportlīdzekļi”), kuri tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības (“jauni vieglie komerciālie transportlīdzekļi”).

Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, kuru standartmasa nepārsniedz 2610 kg, un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam (“vieglie komerciālie transportlīdzekļi”), kuri tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības (“jauni vieglie komerciālie transportlīdzekļi”). ***Komisija saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem mērķiem vajadzības gadījumā var atjaunināt standartmasas ierobežojumu (2610 kg) vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuros izmantota alternatīva degviela un kuriem nepieciešams papildu svars, jo piedziņas un enerģijas glabāšanas sistēmas (baterijas) ir smagākas nekā tradicionālajos transportlīdzekļos izmantotās.***

Grozījums Nr. 38

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. punkts – na apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

na) “modernizācija” ir atsevišķu transportlīdzekļa dzinēja daļu pārveidošana, izmantojot piesārņojumu samazinošas un/vai degvielu taupošas tehnoloģijas. Tās ir arī degvielas taupīšanas tehnoloģijas, piemēram, hibridizācija vai vēl plašākas pārveidošanas saistībā ar elektrisko vai citu tehnoloģiju, kura izmanto alternatīvās degvielas, kas noteiktas Direktīvas 2014/94/ES 2. panta pirmās daļas 1. punktā.”

Grozījums Nr. 39

Regulas priekšlikums

4. pants – 1. punkts – ievaddaļa

1. Ražotājs nodrošina, ka tā vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz šādus īpatnējo emisiju mērķrādītājus:

1. ***Lai noteiktu, vai ražotāji ievēro šajā pantā minētos īpatnējo emisiju mērķus, vidējo īpatnējo CO₂ emisiju daudzumu samazina, ja jauno transportlīdzekļu reģistrēšanas gadā ražotājs ir laidis tirgū defosilizētas atjaunojamo energoresursu degvielas, kurām ir CO₂ emisijas samazinoša ietekme. CO₂ samazināšanas ietekme ir jādokumentē saskaņā ar definīciju, kas ietverta Atjaunojamo energoresursu direktīvas (RED) attiecīgajam mehānismam atbilstošajā redakcijā. Ražotājs paziņo tādu dažādu papildināto defosilizēto degvielu (Fuel;^{1a}) radītās enerģijas daudzumu, kas ir laistas tirgū attiecīgajā darbības gadā, Komisijas izraudzītai iestādei. Defosilizēto degvielu nav atļauts ieskaitīt citās regulās (RED II vai ETS) noteiktā CO₂ emisiju mērķrādītāja vajadzībām.*** Ražotājs nodrošina, ka tā vidējās īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz šādus īpatnējo emisiju mērķrādītājus:

^{1a} ***Paziņojamie vērtības lielumi: Fuel;
= tirgū laistās atjaunojamo energoresursu defosilizētās degvielas radītās enerģijas daudzums (MJ).***

Grozījums Nr. 40

Regulas priekšlikums

4. pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

b) katram kalendārajam gadam no 2021. līdz **2029.** 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;

5. punktu;

Grozījums Nr. 41

Regulas priekšlikums

4. pants – 1. punkts – c apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

c) katram kalendārajam gadam, sākot ar **2025.** gadu, īpatnējo emisiju mērķrādītājus nosaka saskaņā ar I pielikuma A vai B daļas 6.3. punktu.

Grozījums

c) katram kalendārajam gadam, sākot ar **2030.** gadu, īpatnējo emisiju mērķrādītājus nosaka saskaņā ar I pielikuma A vai B daļas 6.3. punktu.

Grozījums Nr. 42

Regulas priekšlikums

6. pants – 2. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

d) kā M_1 *vai* N_1 reģistrēto transportlīdzekļu kategorija, uz kuru grupa attiecas.

Grozījums

d) kā M_1 *un* N_1 reģistrēto transportlīdzekļu kategorija, uz kuru grupa attiecas.

Grozījums Nr. 43

Regulas priekšlikums

6. pants – 8.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

8.a *Lai noteiktu vidējās īpatnējās M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļu CO_2 emisijas katram ražotājam, brīdī, kad ražotājas pārsniedz M_1 un N_1 transportlīdzekļiem noteikto CO_2 mērķrādītāju, tā rādītājus ņem vērā attiecībā uz to pašu vai citu ražotāju(-iem). Šādā gadījumā starpība starp attiecīgā ražotāja M_1 vai N_1 transportlīdzekļu īpatnējiem emisiju mērķrādītājiem un tā vidējās īpatnējās emisijas atskaita no tā M_1 vai N_1 transportlīdzekļiem noteiktā vidējo īpatnējo CO_2 emisiju mērķrādītāja,*

novērtējot pēc reģistrēto transportlīdzekļu daudzuma. Šo kredītu pārnesumu starp M_1 vai N_1 transportlīdzekļu ražotājiem kopējais ieguldījums nedrīkst pārsniegt 10 g CO₂/km uz vienu ražotāju.

Grozījums Nr. 44

Regulas priekšlikums

7. pants – 4. punkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Reģistrs ir publiski pieejams.

Grozījums

Reģistrs ir publiski pieejams *arī digitālā veidā.*

Grozījums Nr. 45

Regulas priekšlikums

7. pants – 8.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

8.a *No 2025. gada ražotāji, pamatojoties uz Savienības līmenī saskaņotu metodiku, paziņo par to savu transportlīdzekļu tipu aprites cikla CO₂ emisijām, kas laisti tirgū pēc 2025. gada 1. janvāra, lai līdz 2030. gadam nodrošinātu uzraudzību un datu paziņošanu. Šajā nolūkā Komisija ne vēlāk kā līdz 2022. gada 1. janvārim, pieņemot deleģētos aktus, izstrādā uzticamu un saskaņotu ES metodiku saistībā ar aprites cikla CO₂ emisijām visu ES tirgū esošo degvielas tipu un transportlīdzekļu jaudas piedziņas ķēžu radītājām emisijām. Šāda metodika ir saskaņota ar atbilstošajiem ISO standartiem un tajā tiek ņemts vērā transportlīdzekļu globālās sasilšanas potenciāls (GSP), kā arī emisijas, kas tiek radītas nepieciešamo izejmateriālu ieguvē, visā transportlīdzekļu aprites ciklā no ieguves līdz patēriņam, kā arī to pārstrādē*

un demontēšanā.

Grozījums Nr. 46

Regulas priekšlikums

7. pants – 9.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

9.a Uzraudzības un datu paziņošanas posmā ņem vērā moderno šķidro un gāzveida biodegvielu apjomus, kas tiek pārdoti uzpildes stacijās, un tos atskaita no tipa apstiprināšanas posmā paziņotajām CO₂ emisijām. Šīs vērtības izmanto oglekļa korekcijas faktora (CCF) aprēķināšanai.

**Oglekļa korekcijas faktoru (CCF) aprēķina, izmantojot šādu formulu:
CCF = valsts moderno šķidro un gāzveida biodegvielu izmantotā daļa.**

Tādēļ transportlīdzekļu koriģēto CO₂ emisiju aprēķinu veic šādi:

CO₂ transportlīdzekļu parks = (CO₂ tipa apstiprinājums)*(1-CCF).

Grozījums Nr. 47

Regulas priekšlikums

8. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

4. **Attiecīgā gadījumā summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām, būtu jāuzskata par ieņēmumiem, kuri paredzēti, lai skartajos reģionos varētu īstenot taisnīgu pāreju, tostarp autobūves nozarē nodarbināto darba ņēmēju pārkvalificēšanu un pārceļšanu, ieviestu tīru mobilitāti un mazoglekļa ekonomiku, kā arī transporta infrastruktūras, aptverot autotransporta radītās negatīvās papildu sekas un satiksmes drošību.**

Grozījums Nr. 48

Regulas priekšlikums

9. pants – 3. punkts – a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

a) 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;

Grozījums

a) 1. panta 4. un 5. punktā minētos ES autoparka mērķrādītājus 2030. gadam, ko Komisija aprēķinājusi saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 6.1. punktu;

Grozījums Nr. 49

Regulas priekšlikums

9. pants – 3. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

b) a_{2021} , **a_{2025}** un a_{2030} vērtības, ko Komisija aprēķinājusi saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 6.2. punktu.

Grozījums

b) a_{2021} un a_{2030} vērtības, ko Komisija aprēķinājusi saskaņā ar I pielikuma A un B daļas 6.2. punktu.

Grozījums Nr. 50

Regulas priekšlikums

11. pants – 1. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 51

Regulas priekšlikums

11. pants – 1. punkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Šo tehnoloģiju kopējais ieguldījums ražotāja vidējo īpatnējo emisiju samazināšanā drīkst būt līdz 9 g CO₂/km.

Grozījums Nr. 52

Regulas priekšlikums

11. pants – 1. punkts – 4. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Sākot ar 2025. gadu, Komisija **drīkst koriģēt** šo maksimālo vērtību. Šādas korekcijas ievieš, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu.

Grozījums

Sākot ar 2021. gadu, Komisija **korģē** šo maksimālo vērtību, **lai atspoguļotu WLTP aprēķinu**. Šādas korekcijas ievieš, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu.

Grozījums Nr. 53

Regulas priekšlikums

11. pants – 2. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

d) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst piemērot obligātus noteikumus saistībā ar papildu pasākumiem, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO₂/km, kas minēts 1. pantā, un tās nedrīkst būt obligātas saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem. **Sākot ar 2025. gada 1. janvāri**, šis kritērijs neattiecas uz gaisa kondicionēšanas sistēmu efektivitātes uzlabojumiem.

Grozījums

d) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst piemērot obligātus noteikumus saistībā ar papildu pasākumiem, lai panāktu papildu samazinājumu par 10 g CO₂/km, kas minēts 1. pantā, un tās nedrīkst būt obligātas saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem. Šis kritērijs neattiecas uz gaisa kondicionēšanas sistēmu efektivitātes uzlabojumiem.

Grozījums Nr. 54

Regulas priekšlikums

12. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Komisija uzrauga un novērtē, cik reprezentatīvas reālos apstākļos ir CO₂

Grozījums

1. Komisija uzrauga un novērtē, cik reprezentatīvas reālos apstākļos ir CO₂

emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151. Komisija nodrošina, ka sabiedrība tiek informēta par reprezentativitātes izmaiņām laika gaitā.

emisiju un enerģijas patēriņa vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151. Komisija nodrošina, ka sabiedrība tiek informēta par reprezentativitātes izmaiņām laika gaitā, **un sāk turpmāku izmeklēšanu pret konkrētiem ražotājiem pēc tam, kad tika konstatēti būtiski lielāki CO₂ emisiju līmeņi.**

Grozījums Nr. 55

Regulas priekšlikums 12. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Šajā nolūkā Komisija **nodrošina, ka attiecīgi no ražotājiem vai valstu iestādēm ir pieejami pamatoti, nepersonizēti dati** par vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu faktiskajām CO₂ emisijām.

Grozījums

2. Šajā nolūkā Komisija **dara publiski un digitāli meklējamā veidā attiecīgi pieejamus tādus pamatotus, nepersonizētus datus** par vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu faktiskajām CO₂ emisijām, **kas ir saņemti no ražotājiem vai valstu iestādēm.**

Grozījums Nr. 56

Regulas priekšlikums 12. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.a **Lai nodrošinātu CO₂ emisiju faktisko samazināšanu, kā paredzēts šīs regulas 1. pantā, emisiju līmeņu noteikšanai izmanto WLTP testus, kamēr Komisija nav izstrādājusi realitātei atbilstošākus testus reālos braukšanas apstākļos, lai tos aizstātu.**

Grozījums Nr. 57

Regulas priekšlikums 14. pants – 1. punkts

1. Komisija **2024.** gadā Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par šīs regulas efektivitāti, attiecīgā gadījumā pievienojot priekšlikumu regulu grozīt. ***Šajā ziņojumā cita starpā tiks aplūkota saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151 noteikto CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtību reprezentativitāte reālos apstākļos, Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstība un uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešana, par ko ziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES²⁹.***

1. Komisija **2023.** gadā Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par šīs regulas efektivitāti, attiecīgā gadījumā pievienojot priekšlikumu regulu grozīt. ***Komisijai var palīdzēt neatkarīgi eksperti, kuri novērtēs visus galvenos parametrus, kas ietekmē alternatīvo jaudas piedziņas ķēžu plašāku izmantošanu. Ziņojumā ietver vismaz šādus datus:***

– ***saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151 noteikto CO₂ emisiju un enerģijas patēriņa vērtību reprezentativitāte reālos apstākļos, iekļaujot arī novērtējumu par transportlīdzekļu aprites ciklu un degvielas emisiju ietekmi no degvielas ieguves līdz izmantošanai;***

– ***Savienības bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstība un uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešana, par ko ziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES²⁹.***

Lai sagatavotu šo ziņojumu, Komisija, ņemot vērā šādus rādītājus, nosaka:

– ***piedāvāto transportlīdzekļu klāstu (akumulatoru elektrotransportlīdzekļi [BEV], uzlādējamie hibrīdautomobiļi [PHEV], degvielas šūnu elektrotransportlīdzekļi [FCEV] u. c.);***

– ***naftas, degvielas un enerģijas cenas.***

²⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307,

²⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307,

Grozījums Nr. 58

Regulas priekšlikums 14. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Komisija ņem vērā saskaņā ar 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, lai pielāgotu šīs procedūras tā, lai tiktu adekvāti atspoguļotas vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijas reālos braukšanas apstākļos.

Grozījums

2. Komisija ņem vērā saskaņā ar 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, lai pielāgotu šīs procedūras tā, lai tiktu adekvāti atspoguļotas vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijas reālos braukšanas apstākļos, ***to starp izmantojot transportējamu emisijas mērīšanas sistēmu un pārbaudes no attāluma.***

Grozījums Nr. 59

Regulas priekšlikums 14. pants – 3. punkts – 2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Komisija līdz 2019. gada 31. decembrim pārskata Direktīvu 1999/94/EK un vajadzības gadījumā iesniedz attiecīgu priekšlikumu, lai sniegtu patērētājiem precīzu, ticamu un salīdzināmu informāciju par tirgū laisto jauno vieglo pasažieru automobiļu degvielas patēriņu, CO₂ emisijām un gaisu piesārņojošo vielu emisijām.

Grozījums Nr. 60

Regulas priekšlikums I pielikums – A daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs no
2025. gada

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs no
2030. gada

Grozījums Nr. 61

Regulas priekšlikums

I pielikums – A daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – 1. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Īpatnējo emisiju *atsauces* 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;

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs ir īpatnējo CO₂ emisiju atsauces mērķrādītājs, ko nosaka saskaņā ar 6.2. punktu laikposmam no 2030. gada;

Grozījums Nr. 62

Regulas priekšlikums

I pielikums – A daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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,

ZLEV koeficients ir $(1+y-x)$, izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,15 vai mazāka par 1,0, tādā gadījumā par ZLEV koeficientu atkarībā no konkrētā gadījuma izvēlas 1,15 vai 1,0,

Grozījums Nr. 63

Regulas priekšlikums

I pielikums – A daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – 4. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

y ir bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu daļa ražotāja jaunreģistrēto vieglo pasažieru automobiļu autoparkā, ko aprēķina, bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kopskaitu dalot ar attiecīgajā kalendārajā gadā reģistrēto vieglo pasažieru automobiļu

y ir bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu daļa ražotāja jaunreģistrēto vieglo pasažieru automobiļu autoparkā, ko aprēķina, bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kopskaitu dalot ar attiecīgajā kalendārajā gadā reģistrēto vieglo pasažieru automobiļu

kopskaitu un katru no bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem uzskaitot kā $ZLEV_{\text{īpatnējais}}$ saskaņā ar doto formulu

kopskaitu un katru no bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem uzskaitot kā $ZLEV_{\text{īpatnējais}}$ saskaņā ar doto formulu $ZLEV_{\text{īpatnējais}} = 1 - [(\text{īpatnējās emisijas} \times 0,5)/50]$

Grozījums Nr. 64

Regulas priekšlikums

I pielikums – A daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

spēkā neesošs

svītrots

Grozījums Nr. 65

Regulas priekšlikums

I pielikums – A daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – 4. punkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

x ir **15% laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam un 30% laikposmam no 2030. gada.**

x ir **20%** laikposmam no 2030. gada.

Grozījums Nr. 66

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 4. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

4. No 2021. līdz **2029.** kalendārajam gadam ražotāja īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķina šādi:

Grozījums Nr. 67

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – ievaddaļa

6.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītājs no 2025. gada

6.3. Īpatnējo emisiju mērķrādītājs no 2030. gada

Grozījums Nr. 68

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – 6.3.1. punkts

6.3.1. No 2025. līdz 2029. gadam

svītrots

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = (īpatnējo emisiju atsauces mērķrādītājs – (omērķrādītāji₂₀₂₅)) · ZLEV koeficients, kur

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

$\emptyset_{\text{mērķrādītāji}}$ ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jaunreģistrēto 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 jaunreģistrēto vieglo komerciālo transportlīdzekļu autoparkā, ko aprēķina, bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kopskaitu dalot ar attiecīgajā kalendārajā gadā reģistrēto vieglo komerciālo transportlīdzekļu kopskaitu un katru no bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem uzskaitot kā ZLEV_{īpatnējais} saskaņā ar doto formulu

ir nulle

x ir 15 %.

Grozījums Nr. 69

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – 6.3.2. punkts – 2.daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = (īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs – (\emptyset mērķrādītāji – *ES autoparka mērķrādītājs*₂₀₂₅)) · ZLEV koeficients,

Grozījums

Īpatnējo emisiju mērķrādītājs = īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājs · ZLEV koeficients,

Grozījums Nr. 70

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – 6.3.2. punkts – 3. apakšpunkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

\emptyset mērķrādītāji ir vidējais rādītājs, izsverot pēc katra individuālā ražotāja jaunreģistrēto vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita, visiem īpatnējo emisiju atsaucis mērķrādītājiem, ko nosaka saskaņā ar 6.2.2. punktu;

Grozījums

svītrots

Grozījums Nr. 71

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – 6.3.2. punkts – 3. apakšpunkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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,

Grozījums

ZLEV koeficients ir (1+y-x), izņemot, ja šī summa ir lielāka par 1,15 vai mazāka par 1,0, tādā gadījumā par ZLEV koeficientu atkarībā no konkrētā gadījuma izvēlas 1,15 vai 1,0,

Grozījums Nr. 72

Regulas priekšlikums

I pielikums – B daļa – 6. punkts – 6.3. apakšpunkts – 6.3.2. punkts – 4. apakšpunkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

x ir **30%**.

x ir **15%**.

Grozījums Nr. 73

Regulas priekšlikums

II pielikums – A daļa – 1. daļa – 1. punkts – ta apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ta) transportlīdzekļa saimes dzīves cikla CO₂ emisijas, ja pieejams.

ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA

Virsraksts	Emisiju standarti jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (pārstrādāta redakcija)
Atsauces	COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD)
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ENVI 5.2.2018
Atzinumu sniedza Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 5.2.2018
Atzinumu sagatavoja Iecelšanas datums	Karima Delli 16.1.2018
Izskatīšana komitejā	25.4.2018
Pieņemšanas datums	10.7.2018
Galīgais balsojums	+: 23 –: 18 0: 2
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Ziļe, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Jakop Dalunde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Evžen Tošenovský, Henna Virkkunen
Aizstājēji (200. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Anna Hedh

**ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS
GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAĶSTA**

23	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Peter van Dalen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

18	-
ECR	Peter Lundgren
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Marie-Christine Arnautu
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

2	0
ENF	Georg Mayer
S&D	Maria Grapini

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas