



Sesijas dokuments

A9-0313/2023

28.10.2023

*****I**
ZIŅOJUMS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko Regulu (ES) 2019/1242 groza attiecībā uz CO₂ emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko atceļ Regulu (ES) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja

Referents: *Bas Eickhout*

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums

- * Apspriežu procedūra
- *** Piekrišanas procedūra
- ***I Parastā likumdošanas procedūra (pirmais lasījums)
- ***II Parastā likumdošanas procedūra (otrais lasījums)
- ***III Parastā likumdošanas procedūra (trešais lasījums)

(Norādītā procedūra pamatojas uz akta projektā ierosināto juridisko pamatu.)

Grozījumi akta projektā

Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti divās slejās

Svītrotās teksta daļas iezīmē *treknā slīprakstā* kreisajā slejā. Aizstātās teksta daļas iezīmē *treknā slīprakstā* abās slejās. Jauno tekstu iezīmē *treknā slīprakstā* labajā slejā.

Pirms katra grozījuma ievietotā informācijas bloka pirmā un otrā rinda norāda uz attiecīgo teksta daļu izskatāmajā akta projektā. Ja grozījums attiecas uz spēkā esošu aktu, ko paredzēts grozīt ar akta projektu, informācijas blokā papildus iekļauj trešo un ceturto rindu, kurās attiecīgi norāda spēkā esošo aktu un atbilstīgo teksta vienību tajā.

Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti kā konsolidēts teksts.

Jaunās teksta daļas iezīmē *treknā slīprakstā*. Svītrotās teksta daļas iezīmē ar simbolu ■ vai pārsvītro. Aizstātās teksta daļas iezīmē, ierakstot jauno tekstu *treknā slīprakstā* un izdzēšot vai pārsvītrojot aizstāto tekstu. Tas neattiecas uz tīri tehniska rakstura grozījumiem, kurus izdara attiecīgie dienesti, gatavojot galīgo tekstu. Tie netiek iezīmēti.

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS	5
PASKAIDROJUMS	57
PIELIKUMS. LIST OF ENTITIES OR PERSONS FROM WHOM THE RAPPORTEUR HAS RECEIVED INPUT	61
RŪPNIECĪBAS, PĒTNIECĪBAS UN ENERĢĒTIKAS KOMITEJAS ATZINUMS	62
TRANSPORTA UN TŪRISMA KOMITEJAS ATZINUMS.....	96
ATBILDĪGĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA	157
ATBILDĪGĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAĶSTA.....	159

EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko Regulu (ES) 2019/1242 groza attiecībā uz CO₂ emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko atceļ Regulu (ES) 2018/956

(COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2023)0088),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 192. panta 1. punktu, saskaņā ar kuru Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C9-0025/2023),
 - ņemot vērā pamatoto atzinumu, kuru saskaņā ar Protokolu Nr. 2 par subsidiaritātes principa un proporcionālītātes principa piemērošanu iesniegusi Itālijas parlamenta Deputātu palāta un Itālijas Senāts un kuros norādīts, ka leģislatīvā akta projekts neatbilst subsidiaritātes principam,
 - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2023. gada 12. jūlija atzinumu¹,
 - pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,
 - ņemot vērā Reglamenta 59. un 40. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas un Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas atzinumus,
 - ņemot vērā Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas ziņojumu (A9-0313/2023),
1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju;
 2. apstiprina Parlamenta un Padomes kopīgo paziņojumu, kas pievienots šai rezolūcijai;
 3. prasa Komisijai priekšlikumu Parlamentam iesniegt vēlreiz, ja tā savu priekšlikumu aizstāj, būtiski groza vai ir paredzējusi to būtiski grozīt;
 4. uzdod priekšsēdētājam Parlamenta nostāju nosūtīt Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

¹ *Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts.

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums

1. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(1) Komisijas 2019. gada 11. decembrī pieņemtajā paziņojumā “Eiropas zaļais kurss”¹⁰ uzmanības centrā ir jautājums, kā risināt ar klimatu un vidi saistītas problēmas un sasniegt mērķus, kuri izvirzīti 2015. gada decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (UNFCCC) pieņemtajā Parīzes nolīgumā. Turklāt, ņemot vērā ļoti smago Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labklājību, Eiropas zaļā kursa nepieciešamība un nozīme ir tikai pieaugusi.

¹⁰ Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums “Eiropas zaļais kurss”, COM(2019) 640 final.

Grozījums

(1) Komisijas 2019. gada 11. decembrī pieņemtajā paziņojumā “Eiropas zaļais kurss”¹⁰ uzmanības centrā ir jautājums, kā risināt ar klimatu un vidi saistītas problēmas un sasniegt mērķus, kuri izvirzīti 2015. gada decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (UNFCCC) pieņemtajā Parīzes nolīgumā. Turklāt, ņemot vērā ļoti smago Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labklājību **un Krievijas agresiju pret Ukrainu**, Eiropas zaļā kursa nepieciešamība un nozīme ir tikai pieaugusi.

¹⁰ Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums “Eiropas zaļais kurss”, COM(2019) 640 final.

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums

2. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(2) Eiropas zaļais kurss apvieno visaptverošu tādu savstarpēji pastipriņošu pasākumu un iniciatīvu kopumu, kuru mērķis ir līdz 2050. gadam Savienībā panākt klimatneitralitāti, un tajā ir izklāstīta jauna izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā ekonomikas izaugsme ir

Grozījums

(2) Eiropas zaļais kurss apvieno visaptverošu tādu savstarpēji pastipriņošu pasākumu un iniciatīvu kopumu, kuru mērķis ir līdz 2050. gadam Savienībā panākt klimatneitralitāti, un tajā ir izklāstīta jauna izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā ekonomikas izaugsme ir

atsaistīta no resursu izmantošanas. Tā mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt Savienības dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Tajā pašā laikā šī pārkārtošanās atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši ietekmē dažas neizdevīgā stāvoklī esošas grupas, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēkus, personas ar invaliditāti un personas ar rasu vai etnisko piederību minoritātei. Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša, nevienu neatstājot novārtā.

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums 3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(3) Atjauninātajā nacionāli noteiktajā devumā, kas 2020. gada 17. decembrī tika iesniegts UNFCCC sekretariātam, Savienība apņēmas līdz 2030. gadam Savienības ekonomikas mēroga siltumnīcefekta gāzu neto emisijas samazināt vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

atsaistīta no resursu izmantošanas. Tā mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt Savienības dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Tajā pašā laikā šī pārkārtošanās atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši ietekmē dažas neizdevīgā stāvoklī esošas **un neaizsargātas grupas, piemēram, mājsaimniecības un personas ar zemiem ienākumiem**, vecāka gadagājuma cilvēkus, personas ar invaliditāti un personas ar rasu vai etnisko piederību minoritātei. Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša, nevienu neatstājot novārtā.

Grozījums

(3) Atjauninātajā nacionāli noteiktajā devumā, kas 2020. gada 17. decembrī tika iesniegts UNFCCC sekretariātam, Savienība apņēmas līdz 2030. gadam Savienības ekonomikas mēroga siltumnīcefekta gāzu neto emisijas samazināt vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. **Padome 2022. gada 24. oktobra secinājumos^{1a} norādīja, ka tā ir gatava pēc iespējas drīzāk pēc sarunu noslēgšanas par paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" būtiskajiem elementiem attiecīgi atjaunināt ES un tās dalībvalstu nacionāli noteikto devumu saskaņā ar Glāzgovas klimata pakta 29. punktu.**

^{1a} Padomes 2022. gada 24. oktobra secinājumi "Gatavošanās Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCCC) Pušu 27. konferencei (COP 27)".

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums

4. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(4) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119¹¹ Savienība tiesību aktos ir nostiprinājusi mērķrādītāju līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti visas tautsaimniecības mērogā. Ar minēto regulu ir noteikta arī saistoša Savienības apņemšanās iekšzemes neto siltumnīcefekta gāzu emisijas (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas) līdz 2030. gadam samazināt par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK)

Grozījums

(4) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119¹¹ Savienība tiesību aktos ir nostiprinājusi mērķrādītāju **ne vēlāk kā** līdz 2050. gadam **Savienībā** panākt klimatneitralitāti visas tautsaimniecības mērogā, **kā arī mērķi pēc tam panākt negatīvu emisijas bilanci**. Ar minēto regulu ir noteikta arī saistoša Savienības apņemšanās iekšzemes neto siltumnīcefekta gāzu emisijas (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas) līdz 2030. gadam samazināt par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. **Minētajā regulā arī ir noteikts, ka Komisijai attiecīgā gadījumā ir jāierosina Savienības starpposma klimata mērķrādītājs 2040. gadam ne vēlāk kā sešu mēnešu laikā pēc pirmās globālās izsvēršanas, kas veikta saskaņā ar Parīzes nolīgumu, un vienlaikus jāpublicē prognozētais indikatīvais Savienības siltumnīcefekta gāzu budžets 2030.–2050. gada periodam, kurš noteikts kā indikatīvs kopējais siltumnīcefekta gāzu neto emisiju apjoms, ko paredzēts emitēt minētajā periodā, tajā pašā laikā neapdraudot Savienības saistības saskaņā ar Parīzes nolīgumu, kā arī minētā indikatīvā budžeta pamatā esošā metodika. Eiropas Zinātniskā konsultatīvā padome 2023. gada 15. jūnijā publicēja zinātniskos ieteikumus par ES mēroga klimata mērķrādītāja 2040. gadam un siltumnīcefekta gāzu budžeta 2030.–2050. gadam noteikšanu.^{11a}**

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK)

Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

11^a Eiropas Zinātniskā konsultatīvā padome klimata pārmaiņu jautājumos, 2023. gads. Zinātniskie ieteikumi par ES mēroga klimata mērķrādītāja 2040. gadam un siltumnīcefekta gāzu budžeta 2030.–2050. gadam noteikšanu.

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums 5. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Šāda emisiju samazinājuma sasniegšana jāsekmē visām ekonomikas nozarēm, arī autotransporta nozarei.

Grozījums

(5) Šāda emisiju samazinājuma sasniegšana jāsekmē visām ekonomikas nozarēm, arī autotransporta nozarei. ***Liela noslodzes transportlīdzekļu pašlaik rada vairāk nekā ceturto daļu no autotransporta radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām Savienībā un vairāk nekā 6 % no Savienības kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām, pārsniedzot gaisa un jūras transporta radītās emisijas. ES Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas mērķis ir līdz 2050. gadam par 90 % samazināt transporta nozares, tostarp tādu grūti dekarbonizējamu nozaru kā gaisa un jūras transports, radītās emisijas. Lai to panāktu, līdz 2050. gadam ir vajadzīgi papildu samazināšanas mērķrādītāji nozarēm, ko iespējams dekarbonizēt, piemēram, autotransporta nozarei. Lai nodrošinātu nodarbinātību un visiem pieejamu mobilitāti, minētajā pārkārtošanās procesā būtu jāņem vērā tā rūpnieciskās un sociālās problēmas.***

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums 8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(8) Lai palīdzētu līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu un ievērojot principu “energoefektivitāte pirmajā vietā”, ir jāpastiprina Regulā (ES) 2019/1242 noteiktās emisiju samazināšanas prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Ir arī nepārprotami jānosaka virzība uz vēl lielākiem samazinājumiem pēc 2030. gada, kas palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi.

Grozījums

(8) Lai palīdzētu līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu un ievērojot principu “energoefektivitāte pirmajā vietā”, ir jāpastiprina Regulā (ES) 2019/1242 noteiktās emisiju samazināšanas prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Ir arī nepārprotami jānosaka virzība uz vēl lielākiem samazinājumiem pēc 2030. gada, kas palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi. ***Papildus vērienīgai rīcībai siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai autotransporta nozarē lielāki emisiju samazinājumi būtu vajadzīgi citās nozarēs, tostarp nozarēs, kurās dekarbonizācija ir sarežģītāka.***

Grozījums Nr. 7

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

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(8a) Līdztekus citām iniciatīvām, kas būs vajadzīgas, lai paātrinātu modālo pārvirzi no autoceļiem uz dzelzceļu un palielinātu dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu, CO₂ emisiju samazināšanas prasību pastiprināšanai lielas noslodzes transportlīdzekļiem un nepieciešamās uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēšanai būs būtiska nozīme visa lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka emisiju samazināšanā, lai vēlākais līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti visas ekonomikas mērogā, kā noteikts Regulā (ES) 2021/1119.

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums
9. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(9) **Pastiprinātajām** CO₂ emisiju samazināšanas prasībām būtu jāstimulē arvien lielāks bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars Savienības tirgū, vienlaikus nodrošinot ieguvumus lietotājiem un iedzīvotājiem gaisa kvalitātes un enerģijas ietaupījumu ziņā, kā arī nodrošinot turpmāku inovāciju autobūves vērtības ķēdē. Bezemisiju transportlīdzekļi pašlaik ietver akumulatoru elektrotransportlīdzekļus, degvielas elementa un citus ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, un tehnoloģiskas inovācijas turpinās.

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums
9.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(9) **Pārskatītajām** CO₂ emisiju samazināšanas prasībām būtu jāstimulē arvien lielāks bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars Savienības tirgū, vienlaikus nodrošinot ieguvumus lietotājiem un iedzīvotājiem gaisa kvalitātes un enerģijas ietaupījumu ziņā, kā arī nodrošinot turpmāku inovāciju autobūves vērtības ķēdē **un ar to saistītās augstas kvalitātes darbvietas, jo autobūves nozare joprojām ir viens no Savienības ekonomikas pīlāriem.** Bezemisiju transportlīdzekļi pašlaik ietver akumulatoru elektrotransportlīdzekļus, degvielas elementa un citus ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, un tehnoloģiskas inovācijas turpinās.

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums
10. apsvēruma

Grozījums

(9a) **Akumulatoru baterijas, degvielas elementa un citiem ar ūdeņradi darbināmiem transportlīdzekļiem ir ievērojams potenciāls dekarbonizēt noteiktus lielas noslodzes transporta nozares segmentus, un šo transportlīdzekļu izstrāde būtu jāveicina, vienlaikus ņemot vērā to, ka nav tādu tehnoloģiju, kuras neietekmē vidi.**

Komisijas ierosinātais teksts

(10) Ņemot vērā iepriekš minēto, periodam pēc 2030. gada būtu jānosaka jauni, pastiprināti CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šie mērķrādītāji būtu jānosaka tādā līmenī, kas dos spēcīgu signālu paātrināt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū **un** izmaksefektīvi stimulēt inovāciju bezemisiju tehnoloģijās.

Grozījums

(10) Ņemot vērā iepriekš minēto, periodam pēc 2030. gada būtu jānosaka jauni, pastiprināti CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šie mērķrādītāji būtu jānosaka tādā līmenī, kas dos spēcīgu signālu paātrināt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū, izmaksefektīvi stimulēt inovāciju bezemisiju tehnoloģijās, **un raidīts signālu, kas nepieciešams, lai paātrinātu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu visā Savienībā, nodrošinātu Savienības ražošanas nozares ilgtermiņa konkurētspēju pasaules tirgū un palīdzētu samazināt transporta uzņēmumu darbības izmaksas, vienlaikus nodrošinot, ka Savienība izpilda savus mērķus klimata un gaisa piesārņojuma jomā.**

Grozījums Nr. 11

**Regulas priekšlikums
10.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(10a) Saskaņā ar jaunāko Eiropas Vides aģentūras (EVA) sniegto informāciju 97 % pilsētu iedzīvotāju Savienībā 2021. gadā tika pakļauti tādai smalko daļiņu koncentrācijai, kura pārsniedz Pasaules veselības organizācijas noteikto veselībai nekaitīgo robežvērtību līmeni^{1a}. Eiropā 2020. gadā 275 000 priekšlaicīgu nāves gadījumu bija saistīti ar augstas daļiņu koncentrācijas iedarbību, savukārt 64 000 priekšlaicīgu nāves gadījumu bija saistīti ar augstas NO₂ koncentrācijas iedarbību^{1b}. Paātrinot bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, stingrākas CO₂ emisiju samazināšanas prasības arī palīdzēs samazināt autotransporta radīto gaisa piesārņojumu.

^{1a} Gaisa kvalitātes stāvoklis Eiropā 2023. gadā, Eiropas Vides aģentūra (2023).

^{1b} Gaisa piesārņojuma ietekme uz veselību Eiropā, Eiropas Vides aģentūra (2023).

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums 11. apsvēruma – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Atjauninātajā Jaunajā industriālajā stratēģijā¹⁴ ir paredzēts partnerībā ar industriju, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām kopīgi radīt zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus. Šajā kontekstā tiek izstrādāts pārkārtošanās ceļš, kas nodrošinās, ka mobilitātes ekosistēma sekmē autobūves vērtības ķēdes pārkārtošanu. Šādā pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība būtu jāpievērš maziem un vidējiem uzņēmumiem autobūves piegādes ķēdē, apspriedēm ar sociālajiem partneriem, arī dalībvalstīm, un tajā būtu jāliek lietā arī Prasmju programma Eiropai, piemēram, tās Prasmju pilnveides pakta iniciatīva, lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai, kas vajadzīga zaļās un digitālās pārkārtošanās sakarā, un iniciatīvas “Talantu izmantošana ES reģionos” Talantu kultivēšanas mehānisms. Šādā ceļā būtu jāņem vērā arī attiecīgas Eiropas un nacionāla līmeņa darbības un stimuli, ar kuriem veicina bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā. Piemēram, dalībvalstīm varētu dot iespēju izmantot ierosināto Sociālo klimata fondu, lai palīdzētu mikrouzņēmumiem iegādāties bezemisiju autofurgonus un kravas automobiļus.

Grozījums

Atjauninātajā Jaunajā industriālajā stratēģijā¹⁴ ir paredzēts partnerībā ar industriju, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām kopīgi radīt zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus. Šajā kontekstā tiek izstrādāts pārkārtošanās ceļš, kas nodrošinās, ka mobilitātes ekosistēma sekmē autobūves vērtības ķēdes pārkārtošanu. Šādā pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība būtu jāpievērš maziem un vidējiem uzņēmumiem autobūves piegādes ķēdē, apspriedēm ar sociālajiem partneriem, arī dalībvalstīm, un tajā būtu jāliek lietā arī Prasmju programma Eiropai, piemēram, tās Prasmju pilnveides pakta iniciatīva, lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai, kas vajadzīga zaļās un digitālās pārkārtošanās sakarā, un iniciatīvas “Talantu izmantošana ES reģionos” Talantu kultivēšanas mehānisms. Šādā ceļā būtu jāņem vērā arī attiecīgas Eiropas un nacionāla līmeņa darbības un stimuli, ar kuriem veicina bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā. Piemēram, dalībvalstīm varētu dot iespēju izmantot ierosināto Sociālo klimata fondu, lai palīdzētu mikrouzņēmumiem iegādāties bezemisiju autofurgonus un kravas automobiļus. ***Īpaša uzmanība būtu jāpievērš arī ietekmei, kādu šī pārkārtošanās radīs uz MVU visā***

¹⁴ Komisijas paziņojums “2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai”, COM(2021) 350 final, 2021. gada 5. maijs.

¹⁴ Komisijas paziņojums “2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai”, COM(2021) 350 final, 2021. gada 5. maijs.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums 11.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(11a) Lai ātri ieviestu uzlādes un degvielas uzpildes infrastruktūru, ir jābūt pieejamiem kvalificētiem uzstādītājiem. Ieguldījumi pārkvalificēšanā un kvalifikācijas paaugstināšanā būs pamats šīs regulas mērķu sasniegšanai un nodrošinās taisnīgu pārkārtošanos kravas automobiļu ražošanas nozarē.

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums 12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(12) Savienības autoparka mērķrādītāji ir jāpapildina ar nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, kā noteikts Komisijas priekšlikumā regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu¹⁶.

(12) Komerciālie transportlīdzekļi ir būtiski preču un cilvēku pārvadāšanas līdzekļi. Lai sasniegtu vērienīgākus CO₂ samazināšanas mērķus, īpaši būtiska nozīme ir tādiem faktoriem kā bezemisiju transportlīdzekļu izmaksas, uzlādes infrastruktūras pieejamība, nepieciešamība saglabāt un paātrināt inovāciju un oglekļa cenu noteikšanas pasākumu ietekme. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES).../... par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (AFIR) nosaka lielas noslodzes transportlīdzekļiem īpaši paredzētu

publiski pieejamu uzlādes un uzpildes punktu minimālo pārklājumu. Vairākas dalībvalstis jau ir paziņojušas, ka tās pārsniegs minimālās prasības, savukārt vairāki Eiropas kravas automobiļu ražotāji ir izveidojuši kopuzņēmumus, lai visā Eiropā uzstādītu un ekspluatētu publiskos uzlādes tīklus. Pastiprinātiem CO₂ standartiem būtu jāstimulē papildu investīcijas no uzlādes un uzpildes infrastruktūras operatoru puses. Šajā sakarībā būtu jānodrošina dalībvalstīm pietiekams atbalsts, jo īpaši no ES finansēšanas instrumentiem, un būtu tās jāmudina savos pārskatītajos valsts politikas regulējumos iekļaut pasākumus, ar kuriem tiktu atbalstīta uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešana depo, loģistikas centros un noliktavās. Uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešana ir vienlīdz svarīga arī privātos objektos, piemēram, privātos depo un loģistikas centros. Būtu jāveic arī papildu pasākumi nolūkā samazināt atļauju piešķiršanas procesa uzlādes infrastruktūrai ilgumu. Visas minētās iniciatīvas veicinās nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu visā Savienībā¹⁶.

¹⁶ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES, COM(2021) 559 final, 2021. gada 14. jūlijs.

¹⁶ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES, COM(2021) 559 final, 2021. gada 14. jūlijs.

Grozījums Nr. 15

Regulas priekšlikums 12.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(12a) Sešu mēnešu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā dienas Komisijai būtu jāsasauca bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu forums, kurā piedalītos

publisko uzlādes staciju operatori, elektroenerģijas pārvades sistēmu operatori, tālsatiksmes pārvadātāji, pilsētu loģistikas operatori, sabiedriskā transporta operatori, pilsoniskā sabiedrība, ideju laboratorijas, dalībvalstis un ražotāji un kura mērķis būtu kopīgi strādāt pie efektīvas un rentablas uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanas, ņemot vērā paaugstinātos CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājus lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētā foruma darbībai jo īpaši būtu jāpalīdz sagatavot pirmo pārskatu, kas minēts 22. panta 2. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) .../... par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (AFIR), lai nodrošinātu, ka minētajā regulā noteiktie mērķrādītāji atbilst šīs regulas vērienam.

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums 14.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14a) Lai īstenotu pārkārtošanos sociāli taisnīgā veidā, ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt apmācības un pārkvalifikācijas iespējas daudzās nozarēs, tostarp lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē, kurā ir vajadzīgas ievērojamas pārmaiņas. Lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarei ir jānodrošina, lai darbiniekiem būtu pieejamas bezmaksas pārkvalificēšanās iespējas, un jāmudina viņi tās izmantot. Lai nodrošinātu pārkārtošanos taisnīgā un efektīvā veidā, ir īpaši svarīgi kartēt un analizēt paredzamās izmaiņas lielas noslodzes transportlīdzekļu nozares darba tirgū.

Grozījums Nr. 17

**Regulas priekšlikums
15. apsvērums**

Komisijas ierosinātais teksts

(15) Ņemot vērā kopējā kravas automobiļu parka neviendabīgo struktūru, **nav iespējams pilnībā paredzēt, vai visos nišas lietojumos tehnoloģiju pilnveide būs tik ātra, lai nodrošinātu, ka izpūtēja nulles emisijas tehnoloģija ir dzīvotspējīga izvēle.** Te varētu būt runa, piemēram, par **lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanu tālsatiksmes pārvadājumos specifiskā teritoriālajā morfoloģijā un meteoroloģiskos apstākļos vai autobusu un kravas automobiļu izmantošanu** kritiskiem drošības un drošuma lietojumiem, kuru izpildi nevar nodrošināt ar izpūtēja nulles emisijas tehnoloģijām. Konkrēto transportlīdzekļu īpatsvaram visā lielās noslodzes transportlīdzekļu parkā vajadzētu būt nelielam. **Ņemot vērā minētos apsvērumus, 2040. gada mērķrādītājā būtu jāparedz zināma rezerve, ar kuru tiktu ņemta vērā vēl nenotikusī tehnoloģiju pilnveide.**

Grozījums Nr. 18

**Regulas priekšlikums
15.a apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15) Ņemot vērā kopējā kravas automobiļu parka neviendabīgo struktūru, **īstermiņā būtu jāparedz zināma rīcības brīvība, lai ņemtu vērā konkrētus nišas lietojumus.** Te varētu būt runa, piemēram, par transportlīdzekļu izmantošanu kritiskiem drošības un drošuma lietojumiem, kuru izpildi nevar nodrošināt ar izpūtēja nulles emisijas tehnoloģijām. Konkrēto transportlīdzekļu īpatsvaram visā lielās noslodzes transportlīdzekļu parkā vajadzētu būt nelielam. **Pārskatīšanas klauzulā būtu jāizvērtē iespēja CO₂ mērķrādītājus piemērot arī nišas lietojumiem un nesertificētiem transportlīdzekļiem.**

Grozījums Nr. 19

Grozījums

(15a) Lai Savienības līmenī novērtētu lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisijas, Komisijai būtu jāizvērtē iespēja izstrādāt kopēju Savienības metodiku ES tirgū laisto lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un konsekventai datu paziņošanai.

Regulas priekšlikums 16. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(16) Līgumslēdzējām iestādēm vai līgumslēdzējiem līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanā par I pielikuma 4.2. punktā minēto transportlīdzekļu iegādi vai izmantošanu, būtu jāapsver piegādes noturība, arī ņemot vērā dokumentu “Norādījumi par trešo valstu pretendentu un preču iesaisti ES publiskā iepirkuma tirgū” (C(2019) 5494 final).

Grozījums

(16) ***Nolūkā nodrošināt ilgtspējīgas un noturīgas piegādes ķēdes un samazināt pašreizējo stratēģisko atkarību no dažu tehnoloģiju un produktu importa, kuri nepieciešami, lai paātrinātu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu, jo īpaši pilsētas autobusu, ieviešanu, un nepieļaut jaunu importa atkarību veidošanos*** līgumslēdzējām iestādēm vai līgumslēdzējiem līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanā par I pielikuma 4.2. punktā minēto transportlīdzekļu iegādi vai izmantošanu būtu jāapsver piegādes ***ilgtspēja un*** noturība, arī ņemot vērā dokumentu “Norādījumi par trešo valstu pretendentu un preču iesaisti ES publiskā iepirkuma tirgū” (C(2019) 5494 final). ***To kritēriju svēruma, kuri attiecas uz piedāvājuma ieguldījumu ilgtspējas un noturības stiprināšanā publiskā iepirkuma procedūrās, līgumslēdzējām iestādēm un līgumslēdzējiem neliedz iespēju kritērijiem, kas saistīti ar vidisko ilgtspēju un inovāciju, noteikt augstāku robežvērtību saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/23/ES 41. panta 3. punktu un 64. apsvērumu, Direktīvas 2014/24/ES 67. panta 5. punktu un Direktīvas 2014/25/ES 82. panta 5. punktu.***

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums 17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(17) Tā kā no 2030. gada Savienības autoparka mērķrādītāji kļūs stingrāki, ražotājiem Savienības tirgū būs jālaiž ievērojami vairāk bezemisiju

Grozījums

(17) Tā kā no 2030. gada Savienības autoparka mērķrādītāji kļūs stingrāki, ražotājiem Savienības tirgū būs jālaiž ievērojami vairāk bezemisiju

transportlīdzekļu. Šādā kontekstā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu (*ZLEV*) stimulēšanas mehānisms vairs neatbilst savam sākotnējam mērķim, un tas apdraudēs Regulas (ES) 2019/1242 iedarbīgumu. Tāpēc *ZLEV* stimulēšanas *mehānisms* no 2030. gada *būtu jāatceļ*.

transportlīdzekļu. Šādā kontekstā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu (*ZLEV*) stimulēšanas mehānisms vairs neatbilst savam sākotnējam mērķim, un tas apdraudēs Regulas (ES) 2019/1242 iedarbīgumu. *Turklāt, ņemot vērā bezemisiju transportlīdzekļu augsto tehnoloģiju gatavības līmeni, nav pārlicinoša iemesla turpināt sniegt papildu stimulus mazemisiju transportlīdzekļiem. Tāpēc minēto stimulēšanas mehānismu no 2025. gada būtu jāpārtrauc piemērot mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kā arī tas būtu jāaskaņo ar attiecīgā brīža tirgus situāciju un no 2030. gada pilnībā jāatceļ.*

Grozījums Nr. 21

Regulas priekšlikums 21. apsvēruma – 4. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Šajā regulā noteiktie CO₂ mērķrādītāji nav jāsasniedz transportlīdzekļiem, kas pieder dažām transportlīdzekļu grupām, kurām tipa apstiprināšana tiek veikta, bet tehnisku iemeslu dēļ CO₂ emisijas pagaidām vēl netiek noteiktas. Tie ir, piemēram, tādi speciālie transportlīdzekļi kā autoceltņi, dažāda hidrauliskā aprīkojuma vedēji vai sevišķi lielas kravnesības transportlīdzekļi, tādi paaugstinātas pārgājības transportlīdzekļi kā transportlīdzekļi, ko izmanto derīgo izrakteņu ieguves, mežsaimniecības un lauksaimniecības vajadzībām, kā arī citi transportlīdzekļi ar nestandarta asu konfigurācijām, piemēram, transportlīdzekļi ar vairāk nekā 4 asīm vai vairāk nekā 2 dzenošajām asīm, mazi autobusi, kuru maksimālā masa ir mazāka par 7,5 t, **un mazi kravas automobiļi, kuru maksimālā masa ir mazāka par 5 t.**

Grozījums

Šajā regulā noteiktie CO₂ mērķrādītāji nav jāsasniedz transportlīdzekļiem, kas pieder dažām transportlīdzekļu grupām, kurām tipa apstiprināšana tiek veikta, bet tehnisku iemeslu dēļ CO₂ emisijas pagaidām vēl netiek noteiktas. Tie ir, piemēram, tādi speciālie transportlīdzekļi kā autoceltņi, dažāda hidrauliskā aprīkojuma vedēji vai sevišķi lielas kravnesības transportlīdzekļi, tādi paaugstinātas pārgājības transportlīdzekļi kā transportlīdzekļi, ko izmanto derīgo izrakteņu ieguves, mežsaimniecības un lauksaimniecības vajadzībām, kā arī citi transportlīdzekļi ar nestandarta asu konfigurācijām, piemēram, transportlīdzekļi ar vairāk nekā 4 asīm vai vairāk nekā 2 dzenošajām asīm **un** mazi autobusi, kuru maksimālā masa ir mazāka par 7,5 t.

Grozījums Nr. 22

Regulas priekšlikums 21. apsvērums – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Profesionālie transportlīdzekļi, piemēram, atkritumvedēji, pašizgāzēji vai betona maisītāji, no ražotāju vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķina būtu jāatbrīvo arī turpmāk.

Grozījums

svītrots

Grozījums Nr. 23

Regulas priekšlikums 25.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(25a) Profesionālo transportlīdzekļu, piemēram, atkritumvedēju, pašizgāzēju vai betona maisītāju, radītās CO₂ emisijas jau ir sertificētas ar transportlīdzekļa enerģijas patēriņa aprēķināšanas rīku (VECTO), transportlīdzekļu ražotāji un dalībvalstis tās uzrauga un ziņo par tām, un Eiropā jau ir komerciāli pieejami vairāki bezemisiju profesionālie transportlīdzekļi. Profesionālo transportlīdzekļu radītās CO₂ emisijas veido aptuveni 5 % no lielas noslodzes transportlīdzekļu radītajām emisijām un aptuveni 10 % no pārdošanas apjoma. Tā kā profesionālie transportlīdzekļi lielākoties tiek ekspluatēti pilsētās, tie būtiski ietekmē arī pilsētu gaisa kvalitāti. Lielākajai daļai šo transportlīdzekļu ir neliels nobraukums un paredzami maršruti, un tie uz nakti tiek novietoti depo, tādējādi atvieglojot operatoriem bezemisiju transportlīdzekļu ekspluatāciju. Tāpēc CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji būtu jāattiecina arī uz šiem transportlīdzekļiem.

Grozījums Nr. 24

Regulas priekšlikums 25.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(25b) Nemot vērā transportlīdzekļu segmenta tehnisko gatavību un nepieciešamību uzlabot gaisa kvalitāti pilsētās, šajā regulā noteiktie CO₂ mērķrādītāji būtu jāsasniedz arī mazajiem kravas automobiļiem, kuru maksimālā masa ir mazāka par 5 t. Tā kā tehnisku iemeslu dēļ šīm transportlīdzekļu apakšgrupām CO₂ emisijas vēl nevar noteikt saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400, ražotāju vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķināšanai būtu jāizmanto to CO₂ emisijas, kas noteiktas tipa apstiprinājumā saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007. Lai gan uz šo apakšgrupu transportlīdzekļiem neattiecas transportlīdzekļu ražotāju monitoringa un ziņošanas pienākumi, par to jauniem reģistrācijas gadījumiem ziņo ES dalībvalstis. Lai noteiktu šo transportlīdzekļu nobraukuma un lietderīgās slodzes koeficientu, tie būtu jāklasificē I pielikumā noteiktajās apakšgrupās. 1.4 šajā regulā.

Grozījums Nr. 25

Regulas priekšlikums 25.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(25c) Lai veicinātu ar CO₂ emisiju samazināšanas tehnoloģijām aprīkotu piekabju izstrādi un plašu izmantošanu, ir steidzami jāatjaunina un jāpaplašina šādu tehnoloģiju, jo īpaši elektrificētu piekabju, apstiprināšanas sistēma, pielāgojot Regulu (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu

sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību.

Grozījums Nr. 26

Regulas priekšlikums 26. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(26) Ņemot vērā apakšsektora tehnisko gatavību un nepieciešamību uzlabot gaisa kvalitāti pilsētās, būtu jānosaka obligāts jaunu bezemisiju pilsētas autobusu minimālais īpatsvars.

Grozījums

(26) **2021. gadā bezemisiju autobusi veidoja 23 % no kopējā pārdošanas apjoma Savienībā šajā segmentā, un dažās dalībvalstīs, tostarp Nīderlandē un Bulgārijā, šis rādītājs tuvojās 100 %.** Ņemot vērā apakšsektora tehnisko gatavību un nepieciešamību uzlabot gaisa kvalitāti pilsētās, būtu jānosaka obligāts jaunu bezemisiju pilsētas autobusu minimālais īpatsvars.

Grozījums Nr. 27

Regulas priekšlikums 27. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(27) **Obligātajam bezemisiju pilsētas autobusu minimālajam īpatsvaram būtu jāatspoguļo sabiedrības vajadzība pēc sabiedriskā transporta par pieejamu cenu, arī lauku apvidos.** Lielākam bezemisiju pilsētas autobusu piedāvājumam, kas izrietētu no šādas obligāta minimālā īpatsvara prasības, būtu pozitīvi jāietekmē iegādes izmaksas gan sākotnējās iegādes cenas, gan bezemisiju pilsētas autobusu kopējo uzturēšanas izmaksu ziņā, atspoguļojot fosilās degvielas izmaksu ietaupījumus, ko radīs to ekspluatācija. Šādu autobusu iegādes izmaksas var vēl vairāk samazināt ar kopīgiem pilsētas autobusu iepirkumiem, kuros varētu izmantot Tīru autobusu platformu, un

Grozījums

(27) Lielākam bezemisiju pilsētas autobusu piedāvājumam, kas izrietētu no šādas obligāta minimālā īpatsvara prasības, būtu pozitīvi jāietekmē iegādes izmaksas gan sākotnējās iegādes cenas, gan bezemisiju pilsētas autobusu kopējo uzturēšanas izmaksu ziņā, atspoguļojot fosilās degvielas izmaksu ietaupījumus, ko radīs to ekspluatācija. Šādu autobusu iegādes izmaksas var vēl vairāk samazināt ar kopīgiem pilsētas autobusu iepirkumiem, kuros varētu izmantot Tīru autobusu platformu, un dalībvalstis ierosināto Sociālo klimata fondu varētu izmantot, lai atbalstītu mazaizsargātus iedzīvotājus ar bezmaksas vai samazinātas cenas sabiedriskā transporta biļetēm vai

dalībvalstis ierosināto Sociālo klimata fondu varētu izmantot, lai atbalstītu mazaizsargātus iedzīvotājus ar bezmaksas vai samazinātas cenas sabiedriskā transporta biļetēm vai abonementiem. Visbeidzot, uz reģionālajiem un tālsatiksmes autobusiem, arī pārvadājumiem lauku apvidos, joprojām attiecas lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemērojamie mērķrādītāji. Ar Sociālā klimata fonda atbalstu varētu risināt lauku apvidu specifiskās vajadzības un novērst mobilitātes iespēju nabadzību²¹, nodrošinot piekļuvi sabiedriskajam transportam par pieejamu cenu.

²¹ Saskaņā ar definīciju Sociālā klimata fonda regulas 2. panta 2.a) punktā.

abonementiem. Visbeidzot, uz reģionālajiem un tālsatiksmes autobusiem, arī pārvadājumiem lauku apvidos, joprojām attiecas lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemērojamie mērķrādītāji. Ar Sociālā klimata fonda atbalstu varētu risināt lauku apvidu specifiskās vajadzības un novērst mobilitātes iespēju nabadzību²¹, nodrošinot piekļuvi sabiedriskajam transportam par pieejamu cenu. **Komisijai būtu arī jāapsver iespēja grozīt Tīro transportlīdzekļu direktīvu^{21a}, lai tā atbilstu šīs regulas vērienam.**

²¹ Saskaņā ar definīciju Sociālā klimata fonda regulas 2. panta 2.a) punktā.

^{21a} **Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (OV L 188, 12.7.2019., 116. lpp.).**

Grozījums Nr. 28

Regulas priekšlikums 27.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(27a) Pilsētu teritorijas, kurām ir piešķirtas vai kurās ir izmantotas infrastruktūras pārveidošanai paredzētas būtiskas investīcijas, kas ļautu ilgstoši izmantot biometānu pilsētas autobusus, var lūgt Komisijai piešķirt pagaidu atkāpi no mērķrādītāja pilsētas autobusiem. Šādu atbrīvojumu piešķiršana būtu jāpārtrauc līdz 2035. gadam.

Grozījums Nr. 29

**Regulas priekšlikums
27.b apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(27b) Zemās grīdas autobusi, kas reģistrēti tikai II klasē, ir paredzēti starppilsētu pārvadājumiem, un tos var skaidri identificēt. Nemot vērā to starppilsētu ekspluatācijas profilus, uz tiem nevajadzētu attiecināt bezemisiju prasību, kas ir obligāta pilsētas autobusiem. Tā vietā II klases zemās grīdas transportlīdzekļi būtu jāuzskata par augstās grīdas starppilsētu transportlīdzekļiem un autobusiem.

Grozījums Nr. 30

**Regulas priekšlikums
28. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(28) Bezemisiju **un mazemisiju** koeficients pēdējo reizi būtu jāpiemēro 2029. gada pārskata periodam, jo tiek uzskatīts, ka pēc minētā perioda šāds stimuls vairs nebūs vajadzīgs, lai veicinātu bezemisiju transportlīdzekļu ienākšanu tirgū.

(28) Bezemisiju koeficients pēdējo reizi būtu jāpiemēro 2029. gada pārskata periodam, jo tiek uzskatīts, ka pēc minētā perioda šāds stimuls vairs nebūs vajadzīgs, lai veicinātu bezemisiju transportlīdzekļu ienākšanu tirgū.

Grozījums Nr. 31

**Regulas priekšlikums
30. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(30) Turklāt, lai stiprinātu jaunu bezemisiju tehnoloģiju izstrādi specializētos mazos un vidējos uzņēmumos, vajadzētu būt iespējai veikt bezemisiju transportlīdzekļu pārvietojumus arī starp nesavienotām struktūrām.

(30) Turklāt, lai stiprinātu jaunu bezemisiju tehnoloģiju izstrādi specializētos mazos un vidējos uzņēmumos, vajadzētu būt iespējai veikt bezemisiju transportlīdzekļu pārvietojumus arī starp nesavienotām struktūrām, **kā arī**

pārvietot esošos transportlīdzekļus, kas ir pāraprūkoti par bezemisiju transportlīdzekļiem. Esošo transportlīdzekļu pāraprūkošana ir laba iespēja paātrināt pāreju uz bezemisiju mobilitāti izmaksu un resursu ziņā efektīvā veidā.

Grozījums Nr. 32

Regulas priekšlikums 32. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(32) Pašreizējās daudzgadu emisijas kredītvienību un emisijas parādvienību sistēmas darbības termiņš būtu jāpagarina līdz 2039. gadam, jo 2030.–2040. gada periodam joprojām tiek noteikti aizvien stingrāki emisiju samazināšanas mērķrādītāji, un, lai tos sasniegtu, ražotājiem šajā periodā jāveic uz nākotni vērsti tehniskie pilnveidojumi.

Grozījums

(32) Pašreizējās daudzgadu emisijas kredītvienību un emisijas parādvienību sistēmas darbības termiņš būtu jāpagarina līdz 2039. gadam, jo 2030.–2040. gada periodam joprojām tiek noteikti aizvien stingrāki emisiju samazināšanas mērķrādītāji, un, lai tos sasniegtu, ražotājiem šajā periodā jāveic uz nākotni vērsti tehniskie pilnveidojumi. ***Tomēr ražotājiem būtu jāsedz visi atlikušie emisiju parādi 2029., 2034. un 2039. gadā, savukārt emisiju kredīti, kas netiek izmantoti piecu gadu laikā pēc to iegūšanas, būtu automātiski jādzēš, lai nepieļautu iestrēgšanu zemu mērķu līmenī.***

Grozījums Nr. 33

Regulas priekšlikums 38.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(38a) Bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu pieņemšana tirgū ir atkarīga no daudziem faktoriem, tostarp no progresa, kas panākts uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanā, aspektiem, kas vēl vairāk veicina ekonomiski dzīvotspējīgu un sociāli

taisnīgu pārkārtošanos uz autotransporta bezemisiju mobilitāti, un citiem regulatīviem pasākumiem, kuru mērķis ir stimulēt minēto transportlīdzekļu atjaunināšanu. Šie elementi būtu rūpīgi jāizvērtē pārskatīšanas ietvaros. Lai veicinātu efektīvāku transportlīdzekļu ieviešanu, Komisijai pārskatīšanas ietvaros būtu arī jāizpēta, kāda ietekme būtu minimālo energoefektivitātes robežvērtību noteikšanai jauniem bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas laisti Savienības tirgū.

Grozījums Nr. 34

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts

Regula (ES) 2019/1242

1. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

1. Šī regula nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuras palīdz sasniegt **Regulā (ES) 2018/842²³ noteikto** Savienības **siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāju** un Parīzes nolīguma²⁴ mērķus un nodrošina iekšējā tirgus pienācīgu darbību.

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 16, 19.6.2018., 26. lpp.).

Grozījums

1. Šī regula nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuras palīdz sasniegt Savienības **klimatneitralitātes mērķi un Savienības starpposma mērķrādītājus klimata jomā, kā noteikts Regulā (ES) 2021/1119^{23a}, dalībvalstu mērķrādītājus, kā noteikts Regulā (ES) 2018/842²³**, un Parīzes nolīguma mērķus²⁴, un nodrošina iekšējā tirgus pienācīgu darbību.

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 16, 19.6.2018., 26. lpp.).

23a Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

²⁴ OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.

²⁴ OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.

Grozījums Nr. 35

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – ca apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/1242

3. pants – 1. daļa – 8. punkts

Spēkā esošais teksts

(8) “transportlīdzekļu apakšgrupa” ir transportlīdzekļu grupa, kura definēta I pielikuma 1. punktā un kurai raksturīgs vienots un atšķirīgs tehnisko kritēriju kopums, kas ir būtisks minēto transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanai;

Grozījums

(ca) 8. punktu aizstāj ar šādu:

“(8) “transportlīdzekļu apakšgrupa” ir transportlīdzekļu grupa, kura definēta I pielikuma 1. punktā un kurai raksturīgs vienots un atšķirīgs tehnisko kritēriju kopums, kas ir būtisks minēto transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa noteikšanai, **ņemot vērā I pielikuma 1.1.1.a tabulā noteikto mazo un vidēji smago kravas automobiļu, kuru maksimālā masa ir mazāka par 7,4 t, klasifikāciju;**”

(32019R1242)

Grozījums Nr. 36

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – e apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

3. pants – 1. daļa – 10. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

e) panta 10) punktu *svītrot*;

Grozījums

e) panta 10. punktu *aizstāj ar šādu:*

“(10) “ražotājs” ir persona vai struktūra, uz kuru saskaņā ar 7.a pantu

attiecina noteiktā laikposmā reģistrētos transportlīdzekļus'';

Grozījums Nr. 37

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – g apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

3. pants – 1. daļa – 11. punkts – a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

a) lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis, **kura CO₂ emisijas, kas noteiktas** saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 9. pantu, **nepārsniedz 5 g/(t·km) vai 5 g/(p·km);**

Grozījums

a) **līdz 2034. gada 31. decembrim** — lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis **bez iekšdedzes motora vai ar iekšdedzes motoru, kura emisijas ir mazākas par 3 g CO₂/(t km) vai 1 g CO₂/(p km), kā noteikts saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 9. pantu; no 2035. gada 1. janvāra** — lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis **bez iekšdedzes motora vai ar iekšdedzes motoru, kura emisijas ir mazākas par 1 g CO₂/(t km) vai 1 g CO₂/(p km), kā noteikts saskaņā ar Regulas (ES) 2017/400 9. pantu;**

Grozījums Nr. 38

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – g apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

3. pants – 1. daļa – 11. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

b) lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis, **kas atbilst šīs regulas I pielikuma 1.1.4. punkta nosacījumiem**, ja CO₂ emisijas nav noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400;

Grozījums

b) **līdz 2034. gada 31. decembrim** — lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis **bez iekšdedzes dzinēja vai ar iekšdedzes dzinēju, kura emisijas nepārsniedz 3 g CO₂ //kWh vai 3 g CO₂/km, kā noteikts attiecīgi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu Nr. 595/2009 vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007**, ja CO₂ emisijas nav noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400; **no 2035. gada**

1. janvāra — lielas noslodzes mehāniskais transportlīdzeklis bez iekšdedzes dzinēja vai ar iekšdedzes dzinēju, kura emisijas nepārsniedz 1 g CO₂ //kWh vai 1 g CO₂/km, kā noteikts attiecīgi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu Nr. 595/2009 vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007, ja CO₂ emisijas nav noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400;

Grozījums Nr. 39

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – g apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

3. pants – 1. daļa – 11. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ba) līdz 2029. gada 31. decembrim — N2 kategorijas lielas noslodzes mehāniskajam transportlīdzeklī bez iekšdedzes dzinēja vai ar iekšdedzes dzinēju, kura maksimālā masa ir mazāka par 7,4 t un kura emisijas ir mazākas par 3 g CO₂/(t km), kā noteikts saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, ja CO₂ emisijas nav noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400; no 2030.gada 1. janvāra — N2 kategorijas lielas noslodzes mehāniskajam transportlīdzeklī bez iekšdedzes dzinēja vai ar iekšdedzes dzinēju, kura maksimālā masa ir mazāka par 7,4 t un kura emisijas ir mazākas par 1 g CO₂/(t km), kā noteikts saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, ja CO₂ emisijas nav noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400;

Grozījums Nr. 40

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – i apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

3. pants – 1. daļa – 23.a punkts (jauns)

(23a) “Īpaši smaga sastāva kravas automobīlis” jeb “EHC kravas automobīlis” ir N3 kategorijas transportlīdzeklis, kas ir piemērots izmantošanai transportlīdzekļu sastāvā un atbilst visiem turpmāk minētajiem projektēšanas un konstrukcijas kritērijiem:

- a) *tas ir aprīkots ar sakabes ierīci;*
- b) *tam ir trīs vai vairāk asis;*
- c) *tam ir motors, kura nominālā jauda ir vismaz 400 kW;*
- d) *tas ir projektēts tā, lai sastāva tehniski pieļaujamā maksimālā masa būtu lielāka par 60 t;*

Grozījums Nr. 41

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.a pants – 1. punkts – ievaddaļa

1. Savienības jauno lielas noslodzes mehānisko transportlīdzekļu parka, izņemot speciālos, paaugstinātas pārgājības, speciālos paaugstinātas pārgājības **un profesionālos** transportlīdzekļus, vidējās CO₂ emisijas salīdzinājumā ar 2019. gada pārskata perioda vidējām CO₂ emisijām procentuāli samazina šādi:

1. Savienības jauno lielas noslodzes mehānisko transportlīdzekļu parka, izņemot speciālos, paaugstinātas pārgājības **un** speciālos paaugstinātas pārgājības transportlīdzekļus, vidējās CO₂ emisijas salīdzinājumā ar 2019. gada pārskata perioda vidējām CO₂ emisijām procentuāli samazina šādi:

Grozījums Nr. 42

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.a pants – 1. punkts – c apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

c) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos 2035.–2039. gadā — par **65** %;

Grozījums

c) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos 2035.–2039. gadā — par **70** %;

Grozījums Nr. 43

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.a pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Šos CO₂ emisiju mērķrādītājus transportlīdzekļu apakšgrupas palīdz sasniegt, kā noteikts I pielikuma 4.3. punktā.

Grozījums

2. Šos CO₂ emisiju mērķrādītājus transportlīdzekļu apakšgrupas palīdz sasniegt, kā noteikts I pielikuma 4.3. punktā, ***ņemot vērā nesertificētu transportlīdzekļu attiecināšanu, kā noteikts I pielikuma 1.1.1.a tabulā.***

Grozījums Nr. 44

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.a pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a pants

3.a Lielas noslodzes transportlīdzekļus, kas nav attiecināti uz kādu no I pielikuma 1.1. punkta apakšgrupām, ņem vērā, saskaņā ar I pielikuma 1.1.1.a punktu novērtējot ražotāju atbilstību 1. punktā izklāstītajiem samazināšanas mērķrādītājiem.

Grozījums Nr. 45

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.aa pants

Papildu pasākumi, kuru mērķis ir atbalstīt pāreju uz bezemisiju transportlīdzekļiem Savienības tirgū

Līdz ... [seši mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā dienas] Komisija pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 17. pantu, lai saskaņotu tipa apstiprināšanas noteikumus transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kuri pārveidoti par bezemisiju transportlīdzekļiem, kā noteikts šajā regulā, lai varētu veikt sērijveida apstiprināšanu. Komisija arī izvērtē, vai šīs regulas piemērošanas kontekstā būtu jāievieš noteikums par CO₂ ekvivalentu aprēķināšanu transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kuri pārveidoti par bezemisiju transportlīdzekļiem.

Grozījums Nr. 46

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.ab pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.ab pants

Papildu pasākumi, kuru mērķis ir veicināt bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu pieprasījumu Savienības tirgū

Līdz 2024. gada 30. jūnijam Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei tiesību akta priekšlikumu, lai palielinātu lielu autoparku operatoru īpašumā vai nomā esošu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvaru. Priekšlikumā iekļauj saistošas bezemisiju

pilnvarojumus lielu autoparku operatoriem, vienlaikus ņemot vērā reģionālās atšķirības un uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanas līmeni.

Grozījums Nr. 47

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.b pants – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis var **nolemt** no šajā pantā noteiktā pienākuma **izslēgt** nelielu daļu katrā pārskata periodā reģistrētu **pilsētas autobusu, ja tiek apliecināts, ka transportlīdzekļa pielietojumam bezemisiju transportlīdzeklis neder vienlīdz labi un tālab sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu dēļ, ņemot vērā specifisku teritoriālo morfoloģiju vai meteoroloģiskos apstākļus, minētajam pielietojumam reģistrēt transportlīdzekli, kas nav bezemisiju transportlīdzeklis, ir sabiedrības interesēs.**

Grozījums

Dalībvalstis var **iesniegt Komisijai pieprasījumu izslēgt** no šajā pantā noteiktā pienākuma nelielu daļu katrā pārskata periodā reģistrētu **transportlīdzekļu, kas minēti I pielikuma 4.2. punktā, ja to pamato būtiskas investīcijas biometāna uzpildes infrastruktūrā, kuras veikušas vietējās iestādes vai par kurām tās pieņēmušas lēmumu pirms šīs regulas spēkā stāšanās dienas, lai sasniegtu Direktīvā (ES) 2019/1161 paredzēto dalībvalsts mērķrādītāju. Lai saņemtu šādu atbrīvojumu, transportlīdzekļus darbina ar biometānu, kas iegūts lietderīgā atkritumu apstrādes procesā, piemēram, kūtsmēsli, komunālo atkritumu un komunālo notekūdeņu apstrādē, un ko apliecina izcelsmes sertifikāti. Komisija piešķir minēto atbrīvojumu, ja tā secina, ka šajā punktā un otrajā daļā minētajā deleģētajā aktā paredzētie nosacījumi ir izpildīti. Šādu atbrīvojumu piešķiršanu pārtrauc līdz 2035. gadam.**

Grozījums Nr. 48

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.b pants – 2. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, ar kuriem nosaka to transportlīdzekļu maksimālo īpatsvaru, ko dalībvalsts drīkst izslēgt, un **sociālekonomiskās izmaksas un ieguvumus, ņemot vērā teritoriālo morfoloģiju un meteoroloģiskos apstākļus, kas pamato** iepriekšējā daļā minēto izslēgšanu.

Grozījums

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 17. pantu, ar kuriem nosaka to transportlīdzekļu maksimālo īpatsvaru, ko dalībvalsts drīkst izslēgt, un **informācijas veidu, ko dalībvalsts iesniedz, lai pieprasītu** iepriekšējā daļā minēto izslēgšanu.

Grozījums Nr. 49

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.c pants – virsraksts

Komisijas ierosinātais teksts

Publiskā iepirkuma procedūras

Grozījums

Ilgspējīgu un noturīgu pilsētas autobusu piegādes ķēžu nodrošināšana, izmantojot publiskā iepirkuma procedūras

Grozījums Nr. 50

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.c pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji 3.b pantā minēto transportlīdzekļu iepirkuma vai **izmantošanas** publisko līgumu slēgšanas tiesības **piešķir, balstoties uz saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu, kas ietver piedāvājuma labāko cenas un kvalitātes attiecību** un ieguldījumu piegādes drošībā, saskaņā ar relevantajiem starptautiskajiem tiesību aktiem.

Grozījums

1. Līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji, **piešķirot** 3.b pantā minēto transportlīdzekļu **vai saistītās uzlādes infrastruktūras** iepirkuma, **nomas, īres vai izpirkumnomas** publisko līgumu slēgšanas tiesības, **ņem vērā minēto transportlīdzekļu energoietekmi un vidisko ietekmi to darbmuža laikā, kā arī minēto transportlīdzekļu un to rezerves daļu piegādes drošību. Tie šādi rīkojas, iekļaujot kritērijus attiecībā uz**

piedāvājuma *ilgtspēju* un ieguldījumu
 piegādes drošībā, saskaņā ar relevantajiem
 starptautiskajiem tiesību aktiem.

Grozījums Nr. 51

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.c pants – 2. punkts – c apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

c) būtisko rezerves daļu pieejamība tā
 aprīkojuma funkcionēšanai, uz kuru
 piedāvājums attiecas;

Grozījums

c) būtisko rezerves daļu *attiecīgā
 brīža un prognozētā turpmākā* pieejamība
 tā aprīkojuma funkcionēšanai, uz kuru
 piedāvājums attiecas;

Grozījums Nr. 52

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.c pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

*2.a Piedāvājuma ieguldījumu ilgtspējā
 novērtē, cita starpā balstoties uz:*

*a) vides ilgtspēju, kas pārsniedz
 piemērojamos tiesību aktos noteiktās
 minimālās prasības, jo īpaši attiecībā uz
 akumulatoru bateriju reciklēšanu un to
 ražošanai nepieciešamo materiālu ieguvī;*

*b) transportlīdzekļu
 energoefektivitāti;*

*c) potenciālu samazināt dabas
 resursu un materiālu izmantošanu,
 piemēram, modernizējot esošos
 transportlīdzekļus ar bezemisiju spēka
 pārvadu.*

Grozījums Nr. 53

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.c pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3. Saskaņā ar 3.b pantu piešķiršanas kritērijos piedāvājuma ieguldījumam piegādes drošībā piešķir svērumu 15–40 % ;

Grozījums

3. Saskaņā ar 3.b pantu piešķiršanas kritērijos ***piedāvājuma ieguldījumam ilgtspējas nodrošināšanā piešķir svērumu 15–35 %, savukārt piešķiršanas kritērijos piedāvājuma ieguldījumam piegādes drošībā piešķir svērumu 15–40 %.*** ***Tas neskar Direktīvas 2014/23/ES 41. panta 3. punkta, Direktīvas 2014/24/ES 67. panta 5. punkta vai Direktīvas 2014/25/ES 82. panta 5. punkta piemērošanu, lai piešķirtu minētajiem kritērijiem lielāku svērumu.***

Grozījums Nr. 54

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.c pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Trešo valstu izcelsmes produktu vai piedāvājumu daļa, ko nosaka saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 952/2013, nepārsniedz 50 % no piedāvājuma vērtības.

Grozījums Nr. 55

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4.a punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/1242

3.d pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(4a) iekļauj šādu pantu:

“3.d pants

*Bezemisiju lielas noslodzes
transportlīdzekļu forums*

*Līdz ... [seši mēneši pēc šīs regulas
stāšanās spēkā dienas] un pēc tam katru
gadu Komisija sasauca bezemisiju lielas
noslodzes transportlīdzekļu forumu, kurā
 piedalās publisko uzlādes staciju
operatori, elektroenerģijas pārvades
sistēmu operatori, tālsatiksmes
pārvadātāji, pilsētu loģistikas operatori,
sabiedriskā transporta operatori,
pilsoniskās sabiedrības organizācijas,
neatkarīgas ideju laboratorijas,
dalībvalstis un ražotāji un kura mērķis ir
kopīgi strādāt pie efektīvas un rentablas
uzlādes un uzpildes infrastruktūras
izvērtēšanas, ņemot vērā šajā regulā
noteikto CO₂ emisiju samazināšanas
mērķrādītāju.’’*

Grozījums Nr. 56

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts – a apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

5. pants – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Bezemisiju un mazemisiju koeficientā ņem vērā visu ražotāja autoparkā esošo bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu un CO₂ emisijas.;

Grozījums

Bezemisiju un mazemisiju koeficientā ņem vērā visu ražotāja autoparkā esošo *N kategorijas* bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu un CO₂ emisijas.;

Grozījums Nr. 57

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts – b apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

5. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3. 2025.–2029. gada pārskata periodiem bezemisiju un mazemisiju

Grozījums

3. 2025.–2029. gada pārskata periodiem bezemisiju un mazemisiju

koeficientu nosaka saskaņā ar I pielikuma 2.3.2. punktu, balstoties uz etalonu 2 %;

koeficientā ņem vērā tikai visu ražotāja autoparkā esošo N kategorijas bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu un CO₂ emisijas, un to nosaka saskaņā ar I pielikuma 2.3.2. punktu, balstoties uz etalonu 8 %.

Grozījums Nr. 58

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 8. punkts

Regula (ES) 2019/1242

6.a pants – 1. punkts – 1. daļa – c apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

c) ja tiek veikts bezemisiju transportlīdzekļu pārvietojums starp ražotājiem, kas nav piederīgi saistītu ražotāju grupai: pārvietoto bezemisiju transportlīdzekļu skaits nedrīkst pārsniegt 5 % no visiem saņēmēja ražotāja jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti konkrētā pārskata periodā.

Grozījums

c) ja tiek veikts bezemisiju transportlīdzekļu pārvietojums starp ražotājiem, kas nav piederīgi saistītu ražotāju grupai, ***vai tādu esošo transportlīdzekļu pārvietojums, kuri ir pārprīkoti par bezemisiju transportlīdzekļiem***: pārvietoto bezemisiju transportlīdzekļu skaits nedrīkst pārsniegt 5 % no visiem saņēmēja ražotāja jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas reģistrēti konkrētā pārskata periodā.

Grozījums Nr. 59

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/1242

7. pants – 1. punkts – 2. daļa

Spēkā esošais teksts

Emisijas kredītvienības iegūst pārskata periodos laikposmā no 2019. līdz 2029. gadam. Tomēr emisijas kredītvienības, kas iegūtas pārskata periodos laikposmā no 2019. līdz 2024. gadam ņem vērā tikai, lai pārbaudītu, vai ražotājs ir ievērojis tikai 2025. gada pārskata perioda īpatnējo CO₂

Grozījums

ba) panta 1. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Emisijas kredītvienības iegūst pārskata periodos laikposmā no 2019. līdz 2039. gadam, un tās ņem vērā tikai nolūkā noteikt, vai ražotājs ir ievērojis konkrēto CO₂ emisiju mērķrādītāju jebkurā no 5 gadiem pēc gada, kurā tās ir iegūtas. Tomēr, ja emisijas kredītvienības ir iegūtas

emisiju mērķrādītāju.

pārskata periodos laikposmā no 2019. līdz 2024. gadam, *tās* ņem vērā tikai, lai pārbaudītu, vai ražotājs ir ievērojis 2025. gada pārskata perioda īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītāju.”

(32019R1242)

Grozījums Nr. 60

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9. punkts – d apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

7. pants – 1. punkts – 4. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības, kas iegūtas pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2039. gadam attiecīgajā gadījumā pārnes no viena pārskata perioda uz nākamo pārskata periodu. Tomēr, ja kādas emisijas parādvienības ir atlikušas, tās 2029., 2034. un 2039. gada pārskata periodā nodzēš.

Grozījums

Emisijas parādvienības, kas iegūtas pārskata periodos laikposmā no 2025. līdz 2039. gadam attiecīgajā gadījumā pārnes no viena pārskata perioda uz nākamo pārskata periodu. Tomēr, ja kādas emisijas parādvienības ir atlikušas, tās 2029., 2034. un 2039. gada pārskata periodā nodzēš.

Grozījums Nr. 61

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts

Regula (ES) 2019/1242

13.c pants – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Reģistrs ir publiski pieejams, izņemot V pielikuma 3.2.2. punktā minētos datu ierakstus.

Grozījums

Reģistrs ir publiski pieejams, izņemot V pielikuma 3.2. punktā minētos datu ierakstus.

Pamatojums

Redakcionāls labojums.

Grozījums Nr. 62

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. punkts – 17. apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

14. pants – 1. punkts – a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

a) 1.1. punktā noteiktie kritēriji, pēc kuriem definē transportlīdzekļu apakšgrupas;

Grozījums

a) 1.1. punktā noteiktie kritēriji, pēc kuriem definē transportlīdzekļu apakšgrupas, ***tostarp pievieno atsevišķas EHC kravas automobiļu apakšgrupas;***

Grozījums Nr. 63

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 18. punkts

Regula (ES) 2019/1242

15. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Komisija **2028. gadā** izskata šīs regulas iedarbīgumu un ietekmi un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs izskatīšanas rezultātiem.

Grozījums

1. Komisija ***ne vēlāk kā līdz 2027. gada decembrim*** izskata šīs regulas iedarbīgumu un ietekmi un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs izskatīšanas rezultātiem. ***Minētajā ziņojumā Komisija jo īpaši izvērtē:***

- i) dalībvalstīs reģistrēto lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļu skaitu;***
- ii) progresu lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemērotas uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanā dalībvalstīs;***
- iii) vienīgi šīs regulas vajadzībām apsvērumus attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu sastāviem, ņemot vērā svaru un izmērus, kas piemērojami valstu transporta sistēmās, piemēram, modulārās un intermodālās koncepcijas, vienlaikus izvērtējot iespējamus transporta drošuma un efektivitātes aspektus, intermodālo, vidisko un infrastruktūras ietekmi un rikošeta fenomenu, kā arī dalībvalstu***

ģeogrāfisko stāvokli;

iv) ietekmi uz nodarbinātību, jo īpaši uz mikrouzņēmumiem, mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MVU), darbaspēka pārkvalifikācijas un prasmju pilnveides atbalsta pasākumu efektivitāti un ekonomiski dzīvotspējīgas un sociāli taisnīgas pārkārtošanās uz bezemisiju autotransporta mobilitāti nozīmīgumu;

v) to, vai šīs regulas 6.b pantā noteiktā atbrīvojuma turpmāka piemērošana ražotājiem, kas ražo maz transportlīdzekļu, joprojām ir pamatota, lai vēlākais līdz 2050. gadam panāktu līdzsvaru starp Savienības mēroga siltumnīcefekta gāzu emisijām un piesaistījumiem visās Savienības nozarēs, kā noteikts Regulā (ES) 2021/1119;

vi) minimālo energoefektivitātes robežvērtību noteikšanas ietekmi uz jauniem bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ko laiž Savienības tirgū;

vii) ietekmi, kas rodas, nodrošinot, ka speciālajiem, paaugstinātas pārgājības un paaugstinātas pārgājības speciālajiem transportlīdzekļiem piemēro CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājus;

viii) novērtējumu par CO₂ emisiju pārsnieguma maksas līmeni, lai nodrošinātu, ka tā pārsniedz vidējās to tehnoloģiju robežizmaksas, kuras vajadzīgas CO₂ emisiju mērķrādītāju sasniegšanai.

Grozījums Nr. 64

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 18. punkts

Regula (ES) 2019/1242

15. pants – 1.a punkts (jauns) – ix apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ix) 2. punktā minēto ziņojumu, kurā

izvērtēta iespēja izstrādāt kopīgu Savienības metodiku Savienības tirgū laistu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un konsekventai datu paziņošanai;

Grozījums Nr. 65

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 18. punkts

Regula (ES) 2019/1242

15. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.a Komisija līdz 2026. gada 31. decembrim publicē ziņojumu, kurā izvērtē iespēju izstrādāt vienotu Savienības metodiku Savienības tirgū laistu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un konsekventai datu paziņošanai. Minēto ziņojumu Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei.

Grozījums Nr. 66

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 18. punkts

Regula (ES) 2019/1242

15. pants – 2.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.b 1. punktā minētā ziņojuma ietvaros Komisija izvērtē, vai jaunu EHC kravas automobiļu apakšgrupu izveides rezultātā ir nepamatoti palielinājusies motora nominālā jauda. Ja Komisija secina, ka paziņotā motora jauda ir pilnībā vai daļēji nepamatoti palielinājusies, tā pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 17. pantu, lai veiktu izmaiņas 3. panta 1. punkta 24. apakšpunktā noteiktajos kritērijos.

Grozījums Nr. 67

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 19. punkts – a apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

17. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Pilnvaras pieņemt 3.b pantā, 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā **un** 14. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem no [PB ieraksta šīs regulas spēkā stāšanās datumu].;

Grozījums

Pilnvaras pieņemt 3.b **panta 2. punktā, 3.e pantā**, 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā, 14. panta 1. punktā **un 15. panta 3. punktā** minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem no [PB ieraksta šīs regulas spēkā stāšanās datumu].

Grozījums Nr. 68

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 19. punkts – b apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

17. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā **un** 14. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu.;

Grozījums

Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 3.b panta 2. punktā, 3.e pantā, 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā, 14. panta 1. punktā **un 15. panta 3. punktā** minēto pilnvaru deleģēšanu.;

Grozījums Nr. 69

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 19. punkts – c apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

17. pants – 6. punkts

c) panta 6. punktā tekstu “11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā un 14. panta 1. punktā” aizstāj ar šādu: “11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.f panta 2. punktā **un** 14. panta 1. punktā”;

c) panta 6. punktā tekstu “11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā un 14. panta 1. punktā” aizstāj ar šādu: “**3.b panta 2. punktā, 3.e pantā**, 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.f panta 2. punktā, 14. panta 1. punktā **un 15. panta 3. punktā**”;

Grozījums Nr. 70

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1. punkts – 1.1.1. apakšpunkts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>					
1.1.1. N kategorijas transportlīdzekļiem apakšgrupu sg definē šādi.					
Transportlīdzekļu grupa saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu	Profesionāls transportlīdzeklis saskaņā ar šīs regulas 3. panta 9) punktu	Kabīnes veids	Motora jauda	Sniedzamība (OR)	Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām
53	Nē	Visi/visas			53
54	Nē	Visi/visas			54
1	Nē	Visi/visas			1
1	Nē	Visi/visas			1
2	Nē	Visi/visas			2
3	Nē	Visi/visas			3
4	Nē	Visas	< 170 kW	Visas	4-UD
	Nē	Kabīne bez guļvietas	≥ 170 kW	Visas	4-RD
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 170 kW un < 265 kW		
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	< 350 km	

	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Nē	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	9-RD
	Nē	Kabīne ar guļvietu	Visas	< 350 km	
	Nē	Kabīne ar guļvietu	Visas	≥ 350 km	9-LH
5	Nē	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	5-RD
	Nē	Kabīne ar guļvietu	< 265 kW		
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Nē	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	10-RD
	Nē	Kabīne ar guļvietu	Visi/visas	< 350 km	
	Nē	Kabīne ar guļvietu	Visas	≥ 350 km	10-LH
11	Nē	Visi/visas			11
12	Nē	Visi/visas			12
16	Nē	Visi/visas			16

Grozījums

1.1.1. N kategorijas transportlīdzekļiem apakšgrupu *sg* definē šādi.

Transportlīdzekļu grupa saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu	Profesionāls transportlīdzeklis saskaņā ar šīs regulas 3. panta 9) punktu	Kabīnes veids	Motora jauda	Sniedzamība (OR)	Transportlīdzekļu apakšgrupa (<i>sg</i>), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām
53	Nē	Visi/visas			53
54	Nē	Visi/visas			54

1	Nē	Visi/visas			1
1	Nē	Visi/visas			1
2	Nē	Visi/visas			2
3	Nē	Visas			3
4	Nē	Visi	< 170 kW	Visas	4-UD
	Nē	Kabīne bez guļvietas	≥ 170 kW	Visas	4-RD
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 170 kW un < 265 kW		
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
	Jā	Visas			4v
9	Nē	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	9-RD
	Nē	Kabīne ar guļvietu	Visas	< 350 km	
	Nē	Kabīne ar guļvietu	Visas	≥ 350 km	9-LH
	Jā	Visas			9v
5	Nē	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	5-RD
	Nē	Kabīne ar guļvietu	< 265 kW		
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nē	Kabīne ar guļvietu	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
		Jā	Visas		
10	Nē	Kabīne bez guļvietas	Visas	Visas	10-RD
	Nē	Kabīne ar	Visas	< 350 km	

		guļvietu			
	Nē	Kabīne ar guļvietu	Visas	≥ 350 km	10-LH
	Jā		Visas		10v
11	<i>Visi/visas</i>				11
12	<i>Visi/visas</i>				12
16	<i>Visi/visas</i>				16

Grozījums Nr. 71

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1. punkts – 1.1.1. apakšpunkts – 1.1.1.a punkts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	
<i>Grozījums</i>	
<i>1.1.1a. N2 kategorijas mazo un vidēji smago kravas automobiļu, kuru maksimālā masa ir mazāka par 7,4 t un kuru CO₂ emisijas ir noteiktas saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, attiecināšana</i>	
<i>Transportlīdzekļa raksturlielumi</i>	<i>Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām</i>
<i>N2 kategorija ar tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu (TPMLM) ≤ 7,4 t</i>	53

Grozījums Nr. 72

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1. punkts – 1.1.2. apakšpunkts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	
1.1.2. M kategorijas transportlīdzekļiem apakšgrupu (sg) definē šādi.	
Transportlīdzekļu grupa saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu	Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD

32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE

<i>Grozījums</i>	
1.1.2. M kategorijas transportlīdzekļiem apakšgrupu (sg) definē šādi.	
Transportlīdzekļu grupa saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu	Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Grozījums Nr. 73

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. punkts – 2.3. apakšpunkts – 2.3.2. punkts – 3. apakšpunkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

x ir 0,02

x ir **0,08**

Grozījums Nr. 74

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. punkts – 2.3. apakšpunkts – 2.3.2. punkts – 3. punkts – 2. daļa – 1. daļa – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

V_{in} ir jaunreģistrētu **mazemisiju un** bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits apakšgrupās $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$, **kur katrs no tiem tiek uzskaitīts kā $ZLEV_{specific}$ saskaņā ar šādu formulu:**

V_{in} ir jaunreģistrētu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits apakšgrupās $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$

Grozījums Nr. 75

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. punkts – 2.3. apakšpunkts – 2.3.2. punkts – 3. punkts – 2. daļa – 1. daļa – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg}),$

svītrots

Grozījums Nr. 76

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. punkts – 2.3. apakšpunkts – 2.3.2. punkts – 3. punkts – 2. daļa – 2. daļa – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

CO_{2v} ir bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļa v īpatnējās

svītrots

CO₂ emisijas (g/km), kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;

Grozījums Nr. 77

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. punkts – 2.3. apakšpunkts – 2.3.2. punkts – 3. punkts – 2. daļa – 2. daļa – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

LET_{sg} ir 2.3.4. punktā definētais mazemisiju robežlīmenis tai sg apakšgrupai, pie kuras pieder transportlīdzeklis v;

svītrots

Grozījums Nr. 78

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. punkts – 2.3. apakšpunkts – 2.3.2. punkts – 3. punkts – 2. daļa – 2. daļa – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

V_{out} ir to jaunreģistrēto bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits, kuri neietilpst apakšgrupās, kas minētas V_{in} definīcijā, un ar maksimāli 0,035 no V_{total};

*V_{out} ir to jaunreģistrēto **N kategorijas** bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaits, kuri neietilpst apakšgrupās, kas minētas V_{in} definīcijā, un ar maksimāli 0,035 no V_{total};*

Grozījums Nr. 79

Regulas priekšlikums

I pielikums – 4. punkts – 4.2. apakšpunkts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>			
4.2. Transportlīdzekļu apakšgrupas, kas ietvertas ražotāju vidējo īpatnējo CO ₂ emisiju un īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķinā			
Īpatnējo CO ₂ emisiju CO ₂ (X), īpatnējo emisiju mērķrādītāju T(X) un CO ₂ emisiju trajektorijas ET(X) _Y aprēķinā iekļauj šādas apakšgrupas sg.			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE

transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta a) apakšpunktu	kravas transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu un 3. punktu	pasažieru transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu	pasažieru transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām attiecas bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītāji saskaņā ar 3.b pantu
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Visas 1.1.1. un 1.1.3. punktā minētās transportlīdzekļu apakšgrupas.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

<i>Grozījums</i>			
4.2. Transportlīdzekļu apakšgrupas, kas ietvertas ražotāju vidējo īpatnējo CO ₂ emisiju un īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķinā			
Īpatnējo CO ₂ emisiju CO ₂ (X), īpatnējo emisiju mērķrādītāju T(X) un CO ₂ emisiju trajektorijas ET(X) _Y aprēķinā iekļauj šādas apakšgrupas sg.			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta a) apakšpunktu	kravas transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu un 3. punktu	pasažieru transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu	pasažieru transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām attiecas bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītāji saskaņā ar 3.b pantu
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Visas 1.1.1. un 1.1.3. punktā minētās transportlīdzekļu apakšgrupas.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Grozījums Nr. 80

Regulas priekšlikums

I pielikums – 4. punkts – 4.3. apakšpunkts – 4.3.1. punkts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>						
4.3.1. Apakšgrupas <i>sg</i> transportlīdzekļiem saskaņā ar 3.a pantu dažādos pārskata periodos piemēro šādus CO ₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājus <i>rf_{sg}</i> un <i>rfp_{sg}</i> .						
CO ₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji <i>rf_{sg}</i> un <i>rfp_{sg}</i>						
Apakšgrupas <i>sg</i>			Pārskata periodi pa gadiem			
			2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	No 2040. g.
Vidēji smagie kravas automobiļi	53, 54	0	43%	64%	90%	
Smagie kravas automobiļi > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%	
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar 4x2 un 6x4 asu konfigurācijām	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%	
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar īpašām asu konfigurācijām	11, 12, 16	0	43%	64%	90%	
Tālsatiksmes autobusi (<i>rf_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%	
Tālsatiksmes autobusu primārie transportlīdzekļi (<i>rfp_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%	
Piekabes		0	7,5%	7,5%	7,5%	
Puspiekabes		0	15%	15%	15%	

Grozījums

4.3.1. Apakšgrupas *sg* transportlīdzekļiem saskaņā ar 3.a pantu dažādos pārskata periodos

piemēro šādus CO ₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājus rf_{sg} un rfp_{sg} .					
CO ₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji rf_{sg} un rfp_{sg}					
Apakšgrupas sg		Pārskata periodi pa gadiem			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	No 2040. g.
Vidēji smagie kravas automobiļi	53, 54	0	44%	70%	90%
Smagie kravas automobiļi > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	44%	70%	90%
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar 4x2 un 6x4 asu konfigurācijām	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	44%	70%	90%
Profesionālie transportlīdzekļi un smagie kravas automobiļi > 16 t ar īpašām asu konfigurācijām	4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16	0	44%	70%	90%
Tālsatiksmes un starppilsētu autobusi (rf_{sg})	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	44%	70%	90%
Tālsatiksmes un starppilsētu autobusu primārie transportlīdzekļi (rfp_{sg})	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	44%	70%	90%
Piekabes	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v,		7,5%	7,5%	7,5%

	621, 623, 621v, 623v, 622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0			
Puspiekabes	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	0	12,5%	12,5%	12,5%

Grozījums Nr. 81

Regulas priekšlikums

I pielikums – 4. punkts – 4.3. apakšpunkts – 4.3.2. punkts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>					
Apakšgrupas <i>sg</i> transportlīdzekļiem saskaņā ar 3.b pantu dažādos pārskata periodos piemēro šādus bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītājus $zevM_{sg}$.					
Bezemisiju transportlīdzekļu mandāti $zevM_{sg}$					
Apakšgrupas <i>sg</i>		Pārskata periodi pa gadiem			
		Pirms 2030. g.	2030 – 2034	2035 – 2039	No 2040. g.
Smagie pilsētas autobusi	31-LF, 31-L1, 31- DD, 33-LF, 33- L1, 33-DD, 35- FE, 39-FE, 31- L2, 33-L2	0	100%	100%	100%

Grozījums

Apakšgrupas <i>sg</i> transportlīdzekļiem saskaņā ar 3.b pantu dažādos pārskata periodos piemēro šādus bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītājus $zevM_{sg}$.					
Īpatnējo CO ₂ emisiju CO ₂ (X), īpatnējo emisiju mērķrādītāju T(X) un CO ₂ emisiju trajektorijas ET(X)Y aprēķinā iekļauj šādas apakšgrupas <i>sg</i> .					
Bezemisiju transportlīdzekļu mandāti $zevM_{sg}$					
Bezemisiju transportlīdzekļu mandāti $zevM_{sg}$		Pārskata periodi pa gadiem			
		Pirms 2030. g.	2030 – 2034	2035 – 2039	No 2040. g.
Smagie pilsētas autobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

Grozījums Nr. 82

Regulas priekšlikums

III pielikums – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v **primārā transportlīdzekļa** CO₂ emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam *mp* un paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu;

Grozījums

ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v CO₂ emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam *mp* un paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu;

Pamatojums

Ar šo grozījumu tiek labota kļūda — III pielikumā ietvertajai reportCO₂_v_mp definīcijai būtu jāattiecas tikai uz pabeigtu transportlīdzekli. Primāro transportlīdzekļu CO₂ emisijas netiek koriģētas attiecībā uz to pasažieru skaitu, jo visi attiecīgās apakšgrupas primārie transportlīdzekļi tiek simulēti ar vienu un to pašu pasažieru skaitu. Tas ir redzams arī CO₂p_v_mp definīcijās I pielikuma 2.1. punktā, kurā nav atsauces uz III pielikumu koriģēšanas nolūkā.

Grozījums Nr. 83

Regulas priekšlikums

IV pielikums

Regula (ES) 2019/1242
IV pielikums – A sadaļa – 1. daļa – na punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(na) 3. panta 24. punktā minētā N3 kategorijas kravas automobiļa sastāva tehniski pieļaujamā maksimālā masa īpaši smagā sastāvā (EHC), kā norādīts atbilstības sertifikāta 16.4. ierakstā vai transportlīdzekļa individuālā apstiprinājuma sertifikātā;

Grozījums Nr. 84

Regulas priekšlikums

IV pielikums

Regula (ES) 2019/1242

IV pielikums – A sadaļa – 1. daļa – nb punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(nb) motora maksimālā lietderīgā jauda, kā norādīts atbilstības sertifikāta vai individuālā transportlīdzekļa apstiprinājuma sertifikāta 27.1. ierakstā;

PASKAIDROJUMS

Komisijas priekšlikums pārskatīt un pastiprināt CO₂ emisiju standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir viens no tiesību aktu kopuma "Gatavi mērķrādītājam 55 %" pīlāriem. Jaunais regulējums ir būtiski nepieciešams, lai ne vēlāk kā līdz 2050. gadam sasniegu klimatneitralitātes mērķi, samazinātu gaisa piesārņojumu un aizsargātu Eiropas iedzīvotāju veselību, kā arī veiktu inovācijas, lai saglabātu Eiropas rūpniecības vadošo lomu lielas noslodzes transportlīdzekļu tirgū, vienlaikus samazinot transporta darbības izmaksas.

Referents vēlas izcelt šādus elementus:

1. Cīņa pret klimata pārmaiņām, gaisa piesārņojuma samazināšana un iedzīvotāju veselības uzlabošana

Klimata krīze vairs nav jāpierāda. Tās sekas — sausums, karstuma viļņi, ugunsgrēki, plūdi u. tml. — jau spēcīgi skar Eiropu un pārējo pasauli. Kā nesen atgādināja Klimata pārmaiņu starpvaldību padome, ja mēs tūlīt pat un ievērojami nerīkosimies, lai mazinātu klimata pārmaiņas, tiks apdraudēta cilvēces turpmākā pastāvēšana. Eiropas Savienība ir apņēmusies pēc iespējas drīzāk un ne vēlāk kā līdz 2050. gadam nodrošināt klimatneitralitāti. Neviena nozare un pavisam noteikti ne transports, kurā emisijas ir tikai pieaugušas, nevar norobežoties no šī nenoliedzamā un kopīgā pienākuma.

Lielas noslodzes transportlīdzekļi, t. i., kravas un pasažieru autotransporta līdzekļi ar masu, kas pārsniedz 3,5 tonnas, kaut arī veido tikai 2 % no Eiropas Savienībā izmantotajiem transportlīdzekļiem, rada 28 % siltumnīcefekta gāzes emisiju, kas saistītas ar autotransportu, jeb vairāk nekā 6 % no ES kopējām emisijām. Vēl vairāk nekā gaisa transports!

ES nenoliedzami būs jāatbalsta stratēģijas preču pārvadāšanas attālumam samazināšanai, kā arī jāstiprina modālā pāriešana uz vilcieniem un dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Taču, zinot, ka kravas automobiļu vidējais kalpošanas laiks ir 18 gadi un ka ceļu pārvadājumi, visticamāk, turpinās pastiprināties, ir ārkārtīgi svarīgi, lai visi jaunie lielas noslodzes transportlīdzekļi, kas laisti tirgū, ne vēlāk kā līdz 2040. gadam būtu bezemisiju transportlīdzekļi un lai CO₂ mērķi 2030. un 2035. gadam tiktu pastiprināti, tiecoties ievērot nepieciešamo virzību emisiju samazināšanā. Pretējā gadījumā citām nozarēm un Eiropas iedzīvotājiem nāksies uzņemties īpaši smagu papildu slogu, kas dažiem var būt pārāk grūti.

Autotransports ne tikai veicina klimata pārmaiņas. Tas arī piesārņo gaisu un pasliktina mūsu veselību. Kā ziņo Eiropas Vides aģentūra, 97 % Eiropas pilsētu iedzīvotāju ir pakļauti smalko daļiņu koncentrācijai, kas pārsniedz PVO ieteiktās normas. Katru gadu aptuveni 275 000 priekšlaicīgas nāves gadījumu Eiropas Savienībā izraisa smalkās daļiņas, savukārt 64 000 gadījumu — slāpekļa dioksīds (EVA, 2022). Tāpēc visiem autobusiem, kas tiek laisti tirgū, ne vēlāk kā līdz 2030. gadam ir jābūt bezemisiju autobusiem.

Komisijas veiktais ietekmes novērtējums liecina, ka mērķis līdz 2040. gadam pilnībā likvidēt emisijas no visiem jaunajiem tirgū laistajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir ne tikai būtiski nepieciešams un labvēlīgs klimata un gaisa piesārņojuma ziņā, bet arī tehnoloģiski un rūpnieciski iespējams.

Pētījums arī atklāj, ka šāds scenārijs pārvadātājiem samazinātu kravas automobiļu izmantošanas izmaksas, līdz 2040. gadam katru gadu ļaujot ietaupīt vairāk nekā 45 000 EUR par katru kravas automobili. Mērķis līdz 2040. gadam pilnībā likvidēt jauno transportlīdzekļu emisijas arī ļautu Eiropā radīt vairāk darbvieta vidējā termiņā un ilgtermiņā salīdzinājumā ar ne tik vērienīgiem mērķiem.

2. Inovācija un konkurētspējīgas rūpniecības stiprināšana, kas spēj radīt darbvietas

Eiropas lielas noslodzes transportlīdzekļu nozare ir vadošā Eiropas un Ziemeļamerikas tirgos. Šo labvēlīgo situāciju apdraud Ķīnas agresīvā rīcība kravas automobiļu un elektrisko autobusu jomā. Arvien vairāk un vairāk pilsētu un valstu paātrina pāreju uz lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļiem. Eiropā tādas pilsētas kā Kopenhāgena, Amsterdama, Berlīne, Sofija, Rīga, Stokholma, Dublina, Brisele, Tallina un citas ir apņēmušās pilnībā elektrificēt savu autobusu parku. Desmit ES dalībvalstis (AT, BE, HR, DK, FI, IE, LT, LU, NL un PT) jau ir apņēmušās līdz 2040. gadam pāriet tikai uz bezemisiju transportlīdzekļu tirdzniecību, ar 15 citām valstīm (Apvienotā Karaliste, Norvēģija, Šveice, Turcija, Kanāda, ASV u. c.) parakstot globālu memorandu *COP 26* laikā Glāzgovā. Kalifornija nenoliedzami ir visspilgtākais piemērs — pasaulē vadošā ekonomika nesēn pieņēma visvērienīgākos tiesību aktus pasaulē, nosakot pienākumu no 2036. gada tirgot tikai bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus.

Šī dinamika ietekmēs bezemisiju transportlīdzekļu tirgu, un Eiropas uzņēmumu grupu darbība ASV liks tiem paātrināt jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu pāreju uz elektroenerģijas un udeņraža tehnoloģijām.

Eiropas Savienība nedrīkst atpauzēt. Tehnoloģijas jau pastāv. Galvenie ražotāji ir apņēmušies līdz 2040. gadam dekarbonizēt savu transportlīdzekļu parku un pauzēt vērienīgākus 2030. un 2035. gada mērķus, nekā ierosina Komisija.

Iepriekš jau tika konstatēts, ka Komisijas priekšlikumi neatbilst noteiktajiem klimata mērķiem un ietekmes novērtējums pat liecina par virzību atpakaļ. Turklāt tie šķiet mazāk vērienīgi, nekā ir gaidāms tirgū. Tāpēc šajā dokumentā ierosināti tehnoloģiski un rūpnieciski reālistiski mērķi, kas ļauj aizsargāt klimatu, samazināt autotransporta darbības izmaksas un nostiprināt Eiropas ražotāju vadošo pozīciju.

3. Skaidra tiesiskā regulējuma ieviešana 100 % bezemisiju autotransportam

Eiropas rūpniecība jau ir uzņēmusies vairākas saistības un sākusi pāreju uz bezemisiju darbību. Tā kopumā ir gatava veikt vajadzīgo darbu un ieguldījumus. Taču tai noteikti ir vajadzīgs skaidrs un stabils tiesiskais regulējums ar konkrētiem īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa mērķiem, kas nav dažādi interpretējami attiecībā uz bezemisiju tehnoloģijām vai galīgo rezultātu — ES tirgus līdz 2030. gadam pilnībā likvidēs emisijas jauno autobusu sektorā un līdz 2040. gadam — jauno kravas automobiļu sektorā.

Vēlamies arī nodrošināt nozares dekarbonizācijai labvēlīgu ekosistēmu.

Vairāk nekā katrs ceturtais pārdotais autobuss jau ir elektrisks. Lai sasniegtu mērķi līdz 2030. gadam tirgū laist tikai bezemisiju autobusus, referents ierosina pastiprināt piegādes drošības kritēriju publiskajā iepirkumā, pievienojot ilgtspējas kritērijus, kā arī dodot priekšroku kvalitatīviem un Eiropā ražotiem elektriskajiem autobusiem. Šādi standartizējot autobusu piedāvājumu Eiropā, mēs arī samazinām ražošanas izmaksas un iepirkuma izmaksas vietējām pašvaldībām.

Ir pieejamas vairākas ES finansējuma iespējas, lai veicinātu transporta nozares pārkārtošanos, piemēram, Kohēzijas fonds, vēl pieejamie Atveseļošanas un noturības mehānisma līdzekļi, kā arī jaunais Sociālais klimata fonds. Varam arī tikai mudināt dalībvalstis vairāk ieguldīt sabiedriskajā bezemisiju transportā un pašvaldības veikt kopīgus iepirkumus.

Attiecīgi, kā arī lai sniegtu lielāku noteiktību nozares dalībniekiem, referents vēlas paplašināt CO₂ mērķus, tos attiecinot arī uz profesionālajiem transportlīdzekļiem un vieglajiem kravas automobiļiem ar masu līdz 5 tonnām, lai 20 % tirdzniecībā laisto kravas automobiļu neradītu iespējas neievērot CO₂ samazināšanas pienākumus. Tāpat arī ziņojumā atzinīgi tiek vērtēta modernizēšana.

Tomēr, kaut arī pārejai uz bezemisiju transportlīdzekļiem ir jāsākas jau tagad, neliels transportlīdzekļu veidu skaits, piemēram, noteikti traktori, kas tiek izmantoti lauksaimniecības vai mežsaimniecības nozarē, kā arī transportlīdzekļi, kas paredzēti kritiski svarīgiem ar drošību saistītiem lietojumiem un kurus pašlaik ir sarežģītāk aizstāt ar bezemisiju transportlīdzekļiem, no šī pienākuma būs atbrīvoti. Atbrīvojums būs atkārtoti jāpārskata 2028. gadā plānotajā pārskatīšanā, jo īpaši saistībā ar mērķi ne vēlāk kā līdz 2050. gadam nodrošināt klimatneitralitāti.

Visbeidzot, būtu vēlams atgriezties pie stingras un skaidras bezemisiju transportlīdzekļa definīcijas, lai nekavētu tehnoloģisko progresu un atlīdzinātu tiem, kuri ievēro savas saistības.

4. Bezemisiju vieglo komerciālo transportlīdzekļu forums, lai garantētu uzlādes infrastruktūras pieejamību

Pāreja uz bezemisiju transportlīdzekļiem ir jāpapildina ar efektīva un pietiekami blīva uzlādes tīkla izveidošanu. Tomēr būtu jāpatur prātā, ka, pat nosakot ļoti vērienīgu CO₂ samazināšanas mērķi, 2030. gadā mazāk nekā 10 % kravas automobiļu tiks darbināti ar elektroenerģiju vai ūdeņradi.

Taču mēs saprotam ražotāju bažas par vajadzību pēc iespējas ātrāk izveidot uzlādes un uzpildes tīklu. Tāpēc referents ierosina Eiropas Komisijai līdz ar regulas stāšanos spēkā izveidot bezemisiju vieglo komerciālo transportlīdzekļu forumu, apvienojot ražotājus, publiskās uzlādes operatorus, elektrooperatorus, pārvadātājus, loģistikas operatorus, sabiedriskā transporta operatorus, pilsonisko sabiedrību un dalībvalstis. Šāda foruma mērķis būtu organizēt saskaņošanu, lai garantētu uzlādes infrastruktūras pieejamību un piekļūstamību par pieņemamu cenu. Tam būtu arī jāļauj nodrošināt konstruktīvu dialogu attiecībā uz *AFIR* regulas pārskatīšanu 2026. gadā, lai *AFIR* mērķus saskaņotu ar jaunajiem vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanas standartiem.

Parlamentam ir liela atbildība saistībā ar kravas automobiļu CO₂ regulējumu — tam ir

jāaplicina, ka cīņa pret klimata pārmaiņām un gaisa piesārņojumu ir veids, kā veicināt inovāciju un apliecināt Eiropas rūpniecības konkurētspēju. Ķīnai un ASV iesaistoties rūpnieciskajā sacensībā, ES nevar palikt pusceļā attiecībā uz uzsākto bezemisiju revolūciju.

**PIELIKUMS. LIST OF ENTITIES OR PERSONS
FROM WHOM THE RAPPORTEUR HAS RECEIVED INPUT**

The following list is drawn up on a purely voluntary basis under the exclusive responsibility of the rapporteur. The rapporteur has received input from the following entities in the preparation of the draft report:

Entity and/or person
ACEA
AVERE
CARB
Charge Point
Clean Air Task Force
Clean trucking alliance
Daimler
E-mobility platform
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Transport and Environment
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Volvo Group

13.10.2023

RŪPNIECĪBAS, PĒTNIECĪBAS UN ENERĢĒTIKAS KOMITEJAS ATZINUMS

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko Regulu (ES) 2019/1242 groza attiecībā uz CO₂ emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko atceļ Regulu (ES) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Atzinuma sagatavotāja: *Miapetra Kumpula-Natri*

ĪSS PAMATOJUMS

Referente atbalsta daudzus elementus Komisijas priekšlikumā pārskatīt regulu par CO₂ emisiju standartiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, piemēram, paplašināt regulas darbības jomu, iekļaujot tajā mazākus kravas automobiļus, tālsatiksmes autobusus un piekabes. Atzinīgi vērtējams priekšlikums ir arī nulles emisiju mērķrādītājs jauniem pilsētas autobusiem ES no 2030. gada. Galu galā autotransporta nozare rada vienu piekto daļu no ES siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijām un ir galvenais gaisa piesārņojuma cēlonis pilsētās.

Referente piekrīt vērienīgajam mērķrādītājam visām transportlīdzekļu apakšgrupām 90 % apmērā pārskata periodiem no 2040. gada un uzskata, ka šis mērķrādītājs ir skaidrs signāls tirgiem, ka Eiropas Savienība virzās uz nulles emisiju standartu nākotni. Tas ir ieguvums ražotājiem, pircējiem un, pats galvenais, iedzīvotājiem, kurus pašlaik ietekmē transporta nozares radītās emisijas. Vienlaikus ražotājiem tiek dota pietiekama rīcības brīvība, lai izpildītu jaunās regulas prasības. Tomēr referente ierosina jaunus, stingrākus CO₂ emisiju standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem 2035.–2039. gada pārskata periodiem, palielinot mērķrādītāju par 10 procentiem. Referente uzskata, ka ir svarīgi palielināt bezemisiju transportlīdzekļu skaitu līdz pēdējiem pārskata periodiem.

Turklāt referente ierosina vērienīgāku bezemisiju transportlīdzekļa definīciju. Saskaņā ar Komisijas priekšlikumu bezemisiju transportlīdzeklis drīkstētu emitēt līdz 5 g CO₂/tkm, kas atbilst 9 % no parastas standarta vilcēja piekabes radītajām emisijām. Šī pielaide paredz atļaut divu degvielu motorus, kas darbojas ar ūdeņraža un dīzeļdegvielas maisījumu, klasificēt kā bezemisiju motorus. Saprātīga regulatīvā pieeja ir pārskatīšana, nosakot 1 g CO₂/tkm, kas ļauj monodegvielas ūdeņraža iekšdedzes motorus klasificēt kā bezemisiju motorus, tajā pašā laikā nodrošinot, ka pienācīgi tiek ņemts vērā divu degvielu motoru reālais ieguldījums CO₂ emisiju samazināšanā.

Turklāt no Komisijas priekšlikumā noteiktajiem mērķrādītājiem ir atbrīvoti daži "profesionālie transportlīdzekļi", piemēram, atkritumvedēji. Tomēr to CO2 emisijas sertificē saskaņā ar VECTO un tās monitorē un par tām ziņo transportlīdzekļu ražotāji un ES dalībvalstis. Tā kā atkritumvedēji lielākoties darbojas pilsētās, tie būtiski ietekmē arī pilsētas gaisa kvalitāti un rada nevēlamu trokšņu piesārņojumu. Tāpēc atkritumvedēji būtu jāiekļauj CO2 samazināšanas mērķrādītājos.

Tāpat transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa nepārsniedz 5 tonnas, ietver daudzas pilsētas piegādes kravas automašīnas, kas apgādā veikalus, proti, lielveikalus pilsētās, tālab to dekarbonizācija veicinās pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanu. Tādēļ arī uz mazajiem kravas automobiļiem būtu jāattiecinā tie paši CO2 mērķrādītāji, un tie būtu jāpiemēro attiecīgajām apakšgrupām atbilstīgi to ekspluatācijas profilam, nobraukumam un lietderīgajai slodzei.

Referente ierosina, ka līdz 2028. gadam Komisijai visaptveroši būtu jāpārskata šīs regulas efektivitāte un ietekme un jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par šīs pārskatīšanas rezultātiem. Attiecīgā gadījumā ziņojumam pievieno pārskatītu regulas priekšlikumu. Līdz 2025. gadam Eiropas Komisijai, apspriežoties ar Klimata pārmaiņu komiteju, būtu jāiesniedz ikgadējs pārskats par situāciju attiecībā uz veicinošajiem nosacījumiem katrā dalībvalstī.

Visbeidzot, referente uzskata, ka lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisiju aprēķinā nav ņemta vērā tādu īpaši smagas kombinācijas transportlīdzekļu labākā energoefektivitāte, kuru maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 60 tonnas. Tā kā to pieņemtā lietderīgā slodze ir tāda pati kā ievērojami mazākiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem tajās pašās apakšgrupās, to aprēķinātās CO2 emisijas uz vienu tonnkilometru neatbilst faktiskajai kravai, ko pārvadā īpaši smagas kombinācijas transportlīdzekļi. Ražotāju vidējām īpatnējām CO2 emisijām jāpiemēro kompensācijas koeficients, lai kompensētu lielākas kravas, ko pārvadā īpaši smagas kombinācijas transportlīdzekļi, un tādējādi jāņem vērā to uzlabotā energoefektivitāte.

GROZĪJUMI

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteju ņemt vērā turpmāk minēto.

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums

4. apsvērums

(4) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119¹¹ Savienība tiesību aktos ir **nostiprinājusi** mērķrādītāju līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti visas tautsaimniecības mērogā. Ar minēto regulu ir noteikta arī saistoša Savienības apņemšanās iekšzemes neto siltumnīcefekta gāzu emisijas (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas) līdz 2030. gadam samazināt par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

(4) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119¹¹ Savienība tiesību aktos ir **iekļāvusi** mērķrādītāju **pēc iespējas drīzāk un vēlākais** līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti visas tautsaimniecības mērogā, **kā arī mērķi pēc tam panākt negatīvu emisijas bilanci**. Ar minēto regulu ir noteikta arī saistoša Savienības apņemšanās iekšzemes neto siltumnīcefekta gāzu emisijas (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas) līdz 2030. gadam samazināt par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. **Minētajā regulā arī ir noteikts, ka Komisijai būtu jācenšas visus turpmākos tiesību aktu un budžeta priekšlikumus saskaņot ar tajā noteiktajiem mērķiem un mērķrādītājiem un jebkurā neatbilstības gadījumā norādīt tās iemeslus minētajiem priekšlikumiem pievienotajā ietekmes novērtējumā.**

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (“Eiropas Klimata akts”) (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (“Eiropas Klimata akts”) (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums

5. apsvērums

(5) Šāda emisiju samazinājuma sasniegšana jāsekmē visām ekonomikas nozarēm, arī autotransporta nozarei.

(5) Šāda emisiju samazinājuma sasniegšana jāsekmē visām ekonomikas nozarēm, arī autotransporta nozarei, **kas ir Savienībā vienīgā nozare, kurā kopš pagājušā gadsimta deviņdesmitajiem gadiem emisiju apjoms pieaug. Lielas noslodzes transports jo īpaši veido vairāk nekā ceturto daļu no siltumnīcefekta gāzu**

emisijām ES, kuras rada autotransports, un vairāk nekā 6 % no kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām ES.

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums 8. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(8) Lai palīdzētu līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu un ievērojot principu “energoefektivitāte pirmajā vietā”, ir jāpastiprina Regulā (ES) 2019/1242 noteiktās emisiju samazināšanas prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Ir arī nepārprotami jānosaka virzība uz vēl lielākiem samazinājumiem pēc 2030. gada, kas palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi.

Grozījums

(8) Lai palīdzētu līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu un ievērojot principu “energoefektivitāte pirmajā vietā”, ir jāpastiprina Regulā (ES) 2019/1242 noteiktās emisiju samazināšanas prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Ir arī nepārprotami jānosaka virzība uz vēl lielākiem samazinājumiem pēc 2030. gada, kas palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi. ***Ir vajadzīga vērienīga rīcība siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai autotransporta nozarē, taču emisiju samazinājumi ir nepieciešami arī citās nozarēs, tostarp nozarēs, kurās tos panākt ir sarežģīti.***

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums 8.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(8a) CO₂ emisiju samazināšanas prasību pastiprināšanai lielas noslodzes transportlīdzekļiem un nepieciešamās uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēšanai būs izšķirīga nozīme, lai līdz 2050. gadam samazinātu visa lielas noslodzes transportlīdzekļu autoparka emisijas, taču šīs darbības būtu jāpapildina arī ar citām iniciatīvām, kuru mērķis ir paātrināt kravu novirzīšanu no

*autoceļiem uz dzelzceļu un palielināt
kravu pārvadājumu apjomu pa dzelzceļu.*

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums 9.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(9a) Akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, degvielas elementa transportlīdzekļiem un citiem ar ūdeņradi darbināmiem transportlīdzekļiem ir ievērojams potenciāls dekarbonizēt noteiktus lielas noslodzes transporta nozares segmentus, un to izstrāde būtu jāveicina.

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums 10. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(10) Ņemot vērā iepriekš minēto, periodam pēc 2030. gada būtu jānosaka jauni, pastiprināti CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šie mērķrādītāji būtu jānosaka tādā līmenī, kas dos spēcīgu signālu paātrināt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū un izmaksefektīvi *stimulēt* inovāciju bezemisiju tehnoloģijās.

(10) Ņemot vērā iepriekš minēto, periodam pēc 2030. gada būtu jānosaka jauni, pastiprināti CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šie mērķrādītāji būtu jānosaka tādā līmenī, kas dos spēcīgu signālu paātrināt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū, un **tajos būtu jāņem vērā veicinošo nosacījumu, proti, pietiekami blīva alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkla, pieejamība, lai izmaksefektīvi stimulētu inovāciju bezemisiju tehnoloģijās. Tam būtu jānodrošina, ka Eiropas uzņēmumi saglabā vadošo pozīciju pasaules tirgū, un jāpalīdz samazināt transporta uzņēmumu darbības izmaksas, vienlaikus garantējot, ka Savienība sasniedz savus mērķus klimata un gaisa piesārņojuma jomā.**

Grozījums Nr. 7

Regulas priekšlikums 10.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(10a) Gaisa piesārņojums, ko cita starpā rada autotransports, būtiski skar pilsētu iedzīvotājus Savienībā un tiek saistīts ar priekšlaicīgu nāvi. Paātrinot bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu izvēršanu, stingrākas CO₂ emisiju samazināšanas prasības arī palīdzēs samazināt autotransporta radīto gaisa piesārņojumu.

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums 11. apsvēruma – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Atjauninātajā Jaunajā industriālajā stratēģijā¹⁴ ir paredzēts partnerībā ar industriju, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām kopīgi radīt zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus. Šajā kontekstā tiek izstrādāts pārkārtošanās ceļš, kas nodrošinās, ka mobilitātes ekosistēma sekmē autobūves vērtības ķēdes pārkārtošanu. Šādā pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība būtu jāpievērš maziem un vidējiem uzņēmumiem autobūves piegādes ķēdē, apspriedēm ar sociālajiem partneriem, arī dalībvalstīm, un tajā būtu jāliek lietā arī Prasmju programma Eiropai, piemēram, tās Prasmju pilnveides pakta iniciatīva, lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai, kas vajadzīga zaļās un digitālās pārkārtošanās sakarā, un iniciatīvas “Talantu izmantošana ES reģionos” Talantu kultivēšanas mehānisms. Šādā ceļā būtu jāņem vērā arī attiecīgas

Atjauninātajā Jaunajā industriālajā stratēģijā¹⁴ ir paredzēts partnerībā ar industriju, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām kopīgi radīt zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus. Šajā kontekstā tiek izstrādāts pārkārtošanās ceļš, kas nodrošinās, ka mobilitātes ekosistēma sekmē autobūves vērtības ķēdes pārkārtošanu. Šādā pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība būtu jāpievērš maziem un vidējiem uzņēmumiem autobūves piegādes ķēdē, apspriedēm ar sociālajiem partneriem, arī dalībvalstīm, un tajā būtu jāliek lietā arī Prasmju programma Eiropai, piemēram, tās Prasmju pilnveides pakta iniciatīva, lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai, kas vajadzīga zaļās un digitālās pārkārtošanās sakarā, un iniciatīvas “Talantu izmantošana ES reģionos” Talantu kultivēšanas mehānisms. Šādā ceļā būtu jāņem vērā arī attiecīgas

Eiropas un nacionāla līmeņa darbības un stimuli, ar kuriem veicina bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā. Piemēram, dalībvalstīm varētu dot iespēju izmantot ierosināto Sociālo klimata fondu, lai palīdzētu mikrouzņēmumiem iegādāties bezemisiju autofurģonus un kravas automobiļus.

¹⁴ Komisijas paziņojums “2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai”, COM(2021) 350 final, 2021. gada 5. maijs.

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums 12. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(12) **Savienības autoparka mērķrādītāji ir jāpapildina ar nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, kā noteikts Komisijas priekšlikumā regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu**¹⁶.

¹⁶ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par alternatīvo degvielu

Eiropas un nacionāla līmeņa darbības un stimuli, ar kuriem veicina bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā. Piemēram, dalībvalstīm varētu dot iespēju izmantot ierosināto Sociālo klimata fondu, lai palīdzētu mikrouzņēmumiem iegādāties bezemisiju autofurģonus un kravas automobiļus. ***Īpaša uzmanība būtu jāpievērš arī ietekmei, kādu šī pārkaršana radīs MVU visā piegādes ķēdē.***

¹⁴ Komisijas paziņojums “2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai”, COM(2021) 350 final, 2021. gada 5. maijs.

Grozījums

(12) **Vairākas dalībvalstis jau ir paziņojušas, ka tās pārsniegs minimālās prasības, savukārt vairāki Eiropas kravas automobiļu ražotāji ir izveidojuši kopuzņēmumus, lai visā Eiropā uzstādītu un ekspluatētu publiskos uzlādes tīklus. Šī regula arī veicinās turpmākas investīcijas uzlādes infrastruktūrā, nodrošinot investoriem pārlicību, ka pieprasījums palielināsies. Būtu arī jānodrošina dalībvalstis savās pārskatītajās valsts politikas regulējumos iekļaut pasākumus, kuru mērķis ir atbalstīt uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu depo, loģistikas centros un noliktavās. Visas minētās iniciatīvas veicinās nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu**¹⁶.

¹⁶ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par alternatīvo degvielu

infrastrukturāras ieviešanu un ar ko atceļ
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu
2014/94/ES, COM(2021) 559 final,
2021. gada 14. jūlijs.

infrastrukturāras ieviešanu un ar ko atceļ
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu
2014/94/ES, COM(2021) 559 final,
2021. gada 14. jūlijs.

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums 12.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(12a) Turklāt vienlīdz svarīga ir uzlādes infrastruktūras ieviešana privātos objektos, piemēram, privātos depo un loģistikas centros, lai nodrošinātu uzlādi un uzpildi nakī un galamērķī. Ir ļoti svarīgi, lai neviens Eiropas reģions netiktu atstāts novārtā un lai pienācīgi tiktu novērstas reģionālās atšķirības alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanā, jo īpaši mazāk attīstītos reģionos vai reģionos ar īpašām vajadzībām un apstākļiem, piemēram, lauku apvidos vai reti apdzīvotos, attālos un tālākos, kā arī salu un kalnu reģionos. Šis publiskais un privātais uzlādes un uzpildes staciju tīkls ir veicinošs nosacījums tam, lai ražotāji varētu sasniegt CO₂ samazināšanas mērķrādītājus.

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums 12.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(12b) Lai Eiropas rūpniecība varētu konkurēt pasaules mērogā, tai jābūt gatavai risināt problēmas un nodrošināt pienācīgu infrastruktūru. Šo iemeslu dēļ ir vajadzīgs plaši pieejams un uzticams publisko uzlādes punktu tīkls, lai atbalsītu uz ceļiem aizvien biežāk

sastopamos elektrotransportlīdzekļus.

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums 12.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(12c) *Lai gan ir vajadzīgi vērienīgāki CO₂ standarti nolūkā palielināt bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, no piedāvājuma viedokļa tie ir jāpapildina ar papildu veicinošiem nosacījumiem pieprasījuma ziņā pēc degvielas patēriņa ziņā efektīvākiem transportlīdzekļiem, jo īpaši ar efektīviem oglekļa cenas noteikšanas pasākumiem.*

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums 13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13) *Pārkārtošanās uz klimatneitralitāti prasa* apjomīgas investīcijas elektrotīklos, ***piemēram***, ir jāpalielina jauda, izturētspēja un uzkrāšanas kapacitāte, kā arī jāizveido papildu savienojumi. ***Attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ņemot vērā 3.a pantā ierosinātos mērķrādītāju līmeņus 2030. gadam, bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars to transportlīdzekļu kopskaitā, kas pārvietojas pa autoceļiem, kā arī elektroenerģijas patēriņš nozarē joprojām saglabāsies neliels. Tāpēc arī saistītā ietekme uz elektrotīklu joprojām būs neliela.***

(13) *Akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu, degvielas elementu transportlīdzekļu un citu ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu ieviešana neapšaubāmi prasīs* apjomīgas investīcijas elektrotīklos, ***jo cita starpā*** ir jāpalielina jauda, izturētspēja un uzkrāšanas kapacitāte, kā arī jāizveido papildu savienojumi ***un jāmaina paradumi, lai maksimālās slodzes stundu jautājums tiktu risināts, neapdraudot piegādes drošību.***

Grozījums Nr. 14

**Regulas priekšlikums
14.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14a) Lai īstenotu pārkārtošanos sociāli taisnīgā veidā, ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt apmācības un pārkvalifikācijas iespējas daudzās nozarēs, tostarp lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē, kurā ir vajadzīgas ievērojamas pārmaiņas. Lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarei ir jānodrošina, lai darbiniekiem būtu pieejamas bezmaksas pārkvalificēšanās iespējas, un jāmudina viņi tās izmantot. Lai nodrošinātu pārkārtošanos taisnīgā un efektīvā veidā, ir īpaši svarīgi kartēt un analizēt paredzamās izmaiņas lielas noslodzes transportlīdzekļu nozares darba tirgū.

Grozījums Nr. 15

**Regulas priekšlikums
15. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15) Ņemot vērā kopējā kravas automobiļu parka neviendabīgo struktūru, nav iespējams pilnībā paredzēt, vai visos **nišas** lietojumos tehnoloģiju pilnveide būs tik ātra, lai nodrošinātu, ka izpūtēja nulles emisijas tehnoloģija ir dzīvotspējīga izvēle. Te **varētu būt** runa, piemēram, par lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanu tālsatiksmes pārvadājumos specifiskā teritoriālajā morfoloģijā un meteoroloģiskos apstākļos vai autobusu un kravas automobiļu izmantošanu kritiskiem drošības un drošuma lietojumiem, kuru izpildi nevar nodrošināt ar izpūtēja nulles emisijas tehnoloģijām. Konkrēto transportlīdzekļu īpatsvaram visā lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā vajadzētu būt nelielam. Ņemot vērā minētos apsvērumus, 2040. gada

(15) Ņemot vērā kopējā kravas automobiļu parka neviendabīgo struktūru, nav iespējams pilnībā paredzēt, vai visos lietojumos tehnoloģiju pilnveide būs tik ātra, lai nodrošinātu, ka izpūtēja nulles emisijas tehnoloģija ir dzīvotspējīga izvēle. Te **ir** runa par tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanu tālsatiksmes pārvadājumos specifiskā teritoriālajā morfoloģijā un meteoroloģiskos apstākļos vai autobusu un kravas automobiļu izmantošanu kritiskiem drošības un drošuma lietojumiem, kuru izpildi nevar nodrošināt ar izpūtēja nulles emisijas tehnoloģijām. **Turklāt valsts drošības apsvērumu un iespējamās izmantošanas civiliedzīvotāju evakuācijai dēļ ir jābūt pieejamiem tālsatiksmes autobusiem.** Konkrēto transportlīdzekļu īpatsvaram visā

mērķrādītājā būtu jāparedz zināma rezerve, ar kuru tiktu ņemta vērā vēl nenotikusī tehnoloģiju pilnveide.

lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā vajadzētu būt nelielam. Ņemot vērā minētos apsvērumus, 2040. gada mērķrādītājā būtu jāparedz zināma rezerve, ar kuru tiktu ņemta vērā vēl nenotikusī tehnoloģiju pilnveide.

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums 15.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15a) Eiropas Savienībai ir jāturpina paātrināt CO₂ emisiju samazināšanu un jāpanāk emisiju samazinājums katrā nozarē katru gadu. Lai sasniegtu šīs regulas vērienīgos mērķus, pārejas procesā svarīgai nozīmei jābūt arī biodegvielām un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām (RFNBO), piemēram, ūdeņraža atvasinājumiem. Lai pavērtu ceļu elektrotransportlīdzekļiem vai ūdeņraža bezemisiju transportlīdzekļiem un radītu stabilu un skaidru regulējumu tirgus pieprasījumam, ir svarīgi noteikt vērienīgo mērķi — 90 % 2040. gadā, jo pašlaik tikai 1–2 % no pārdotajiem lielas noslodzes kravas automobiļiem ir akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi.

Grozījums Nr. 17

Regulas priekšlikums 15.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15b) Pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām Komisijai atbilstības ES tiesību aktiem nodrošināšanas nolūkā un saskaņā ar Savienības klimatneitralitātes mērķi būtu jāpublicē ziņojums par tādu lielas

noslodzes transportlīdzekļu reģistrāciju, kuri darbojas tikai ar atjaunīgajām degvielām. Komisijai minētais ziņojums, tostarp attiecīgā gadījumā priekšlikumi turpmākiem pasākumiem, piemēram, tiesību aktu priekšlikumi, būtu jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei.

Grozījums Nr. 18

Regulas priekšlikums

21. apsvēruma – 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Visu lielāko kombināciju kravas automobiļus, kuru masa pārsniedz 70 t, parasti izmanto lielu attālumu braucienos, un tie ir jāklasificē konkrētā apakšgrupā, jo to CO₂ emisiju aprēķini ir jāpielāgo to īpatnībām, lai ņemtu vērā to faktisko lietderīgo slodzi un pareizu braukšanas ciklu.

Grozījums Nr. 19

Regulas priekšlikums

21. apsvēruma – 4. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Šajā regulā noteiktie CO₂ mērķrādītāji nav jāsasniedz transportlīdzekļiem, kas pieder dažām transportlīdzekļu grupām, kurām tipa apstiprināšana tiek veikta, bet tehnisku iemeslu dēļ CO₂ emisijas pagaidām vēl netiek noteiktas. Tie ir, piemēram, tādi speciālie transportlīdzekļi kā autoceltņi, dažāda hidrauliskā aprīkojuma vedēji vai sevišķi lielas kravnesības transportlīdzekļi, tādi paaugstinātas pārgājības transportlīdzekļi kā transportlīdzekļi, ko izmanto derīgo izrakteņu ieguves, mežsaimniecības un lauksaimniecības vajadzībām, kā arī citi transportlīdzekļi ar nestandarta asu konfigurācijām, piemēram,

Šajā regulā noteiktie CO₂ mērķrādītāji nav jāsasniedz transportlīdzekļiem, kas pieder dažām transportlīdzekļu grupām, kurām tipa apstiprināšana tiek veikta, bet tehnisku iemeslu dēļ CO₂ emisijas pagaidām vēl netiek noteiktas. *(neattiecas uz tekstu latviešu valodā)*

transportlīdzekļi ar vairāk nekā 4 asīm vai vairāk nekā 2 dzenošajām asīm, mazi autobusi, kuru maksimālā masa ir mazāka par 7,5 t, un mazi kravas automobiļi, kuru maksimālā masa ir mazāka par 5 t.

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums 21. apsvērums – 5. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Profesionālie transportlīdzekļi, **piemēram, atkritumvedēji**, pašizgāzēji vai betona maisītāji, no ražotāju vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķina būtu jāatbrīvo arī turpmāk.

Grozījums

Profesionālie transportlīdzekļi, pašizgāzēji vai betona maisītāji, no ražotāju vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķina būtu jāatbrīvo arī turpmāk.

Grozījums Nr. 21

Regulas priekšlikums 30. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(30) Turklāt, lai stiprinātu jaunu bezemisiju tehnoloģiju izstrādi specializētos mazos un vidējos uzņēmumos, vajadzētu būt iespējai veikt bezemisiju transportlīdzekļu pārvietojumus arī starp nesavienotām struktūrām.

Grozījums

(30) Turklāt, lai stiprinātu jaunu bezemisiju tehnoloģiju izstrādi specializētos mazos un vidējos uzņēmumos, vajadzētu būt iespējai veikt bezemisiju transportlīdzekļu pārvietojumus arī starp nesavienotām struktūrām, **kā arī tādu transportlīdzekļu pārvietojumus, kuri pāraprīkoti par bezemisiju transportlīdzekļiem. Esošo transportlīdzekļu pāraprīkošana ir laba iespēja paātrināt pāreju uz bezemisiju mobilitāti izmaksu un resursu ziņā efektīvā veidā.**

Grozījums Nr. 22

Regulas priekšlikums 1. pants – 1. daļa – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Šī regula nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuras palīdz sasniegt Regulā (ES) 2018/842²³ noteikto Savienības *siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāju un* Parīzes nolīguma²⁴ mērķus un nodrošina iekšējā tirgus pienācīgu darbību.

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 16, 19.6.2018., 26. lpp.).

²⁴ OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.

Grozījums Nr. 23

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – c apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

1. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

5. Uz transportlīdzekļiem, kas nav minēti 4. punktā un kas reģistrēti, lai tos izmantotu civilās aizsardzības dienesti, ugunsdzēsības dienesti, sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēki, bruņotie dienesti vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesti, 3.a pantā noteiktie CO₂ emisiju mērķrādītāji neattiecas, ja dalībvalsts to norāda reģistrācijas un ziņošanas procesā, tādējādi saskaņā ar IV

Grozījums

1. Šī regula nosaka CO₂ emisiju prasības jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuras palīdz sasniegt Regulā (ES) 2018/842²³ noteikto Savienības *klimatneitralitātes mērķi un Savienības starpposma mērķrādītājus klimata jomā, kā arī* Parīzes nolīguma²⁴ mērķus un nodrošina iekšējā tirgus pienācīgu darbību.

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 16, 19.6.2018., 26. lpp.).

²⁴ OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.

Grozījums

5. Uz transportlīdzekļiem, kas nav minēti 4. punktā un kas reģistrēti, lai tos izmantotu civilās aizsardzības dienesti, ugunsdzēsības dienesti, sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēki, bruņotie dienesti vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesti, *vai N3 kategorijas 11., 12. vai 16. grupas kravas automobiļiem, ko reģistrācijas valstī atļauts izmantot vilkšanas sastāviem, kuru maksimālā*

pielikuma A daļu paziņotajos datos apliecinot, ka transportlīdzekļa pielietojumam bezemisiju transportlīdzeklis neder vienlīdz labi un tālab minētajam pielietojumam reģistrēt transportlīdzekli ar iekšdedzes motoru ir sabiedrības interesēs.

pieļaujamā masa pārsniedz 70 tonnas, 3. a pantā noteiktie CO₂ emisiju mērķrādītāji neattiecas, ja dalībvalsts to norāda reģistrācijas un ziņošanas procesā, tādējādi saskaņā ar IV pielikuma A daļu paziņotajos datos apliecinot, ka transportlīdzekļa pielietojumam bezemisiju transportlīdzeklis neder vienlīdz labi un tālab minētajam pielietojumam reģistrēt transportlīdzekli ar iekšdedzes motoru ir sabiedrības interesēs.

Grozījums Nr. 24

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – i apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

3. pants – 23.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

23.a “Atjaunīgās degvielas, kurām var piemērot CCF”, ir biogāze, kā noteikts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 28. punktā, modernās biodegvielas, kā noteikts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 34. punktā, un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas, kā noteikts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 36. punktā, un šīs atjaunīgās degvielas atbilst Direktīvas (ES) 2018/2001 29. pantā noteiktajiem ilgspējas un siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījuma kritērijiem.

Grozījums Nr. 25

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – i apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

3. pants – 23.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

23.b “oglekļa korekcijas koeficients”(CCF) ir koeficients, ar kuru atbilstības novērtēšanai piemēro

transportlīdzekļu izpūtēja CO₂ emisiju korekciju, lai atspoguļotu siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti un atjaunīgo degvielu, kurām var piemērot CCF, īpatsvaru, kā noteikts šīs regulas 3. panta 24. punktā.

Grozījums Nr. 26

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – i apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

3. pants – 23.c punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

23.c Īpaši smagās kombinācijas (EHC) ir transportlīdzekļi, kuru maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 60 t salīdzinājumā ar ES vidējo rādītāju, kas ir 40 t. Tā kā CO₂ emisiju aprēķināšanas formula paredz tādu pašu lietderīgo slodzi kā ievērojami mazākiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, formulā būtu vajadzīgas izmaiņas, lai ņemtu vērā šo īpaši smago kombināciju paaugstināto energoefektivitāti nolūkā pienācīgāk atspoguļot emisijas reālos braukšanas apstākļos.

Grozījums Nr. 27

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.a pants – 1. daļa – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Saskaņā ar I pielikuma 1.1.4. punktu lielas noslodzes transportlīdzekļus, kas neietilpst nevienā no I pielikuma 1.1. apakšpunktā ietvertajām apakšgrupām, ņem vērā, lai novērtētu, vai ražotāji ievēro 1. punktā noteiktos emisiju samazināšanas

Grozījums Nr. 28

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.b pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Attiecībā uz I pielikuma 4.2. punktā minētajiem transportlīdzekļiem ražotāji nodrošina, ka to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā ir ievērots I pielikuma 4.3. punktā noteiktais bezemisiju transportlīdzekļu minimālais īpatsvars. Attiecībā uz jauniem pilsētas autobusiem bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars no 2030. gada pārskata perioda ir 100 %.

Grozījums

1. Attiecībā uz I pielikuma 4.2. punktā minētajiem transportlīdzekļiem ražotāji nodrošina, ka to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā ir ievērots I pielikuma 4.3. punktā noteiktais bezemisiju transportlīdzekļu minimālais īpatsvars. Attiecībā uz jauniem pilsētas autobusiem bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars no 2030. gada pārskata perioda ir **90 %, savukārt no 2035.gada pārskata perioda tas ir 100 %.**

Grozījums Nr. 29

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.b pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis var nolemt no šajā pantā noteiktā pienākuma izslēgt nelielu daļu katrā pārskata periodā reģistrētu pilsētas autobusu, **ja tiek apliecināts, ka transportlīdzekļa pielietojumam bezemisiju transportlīdzeklis neder vienlīdz labi un tālab** sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu dēļ, ņemot vērā specifisku teritoriālo morfoloģiju vai meteoroloģiskos apstākļus, **minētajam pielietojumam reģistrēt transportlīdzekli, kas nav bezemisiju transportlīdzeklis, ir sabiedrības interesēs.**

Grozījums

Sabiedrības interesēs dalībvalstis var nolemt no šajā pantā noteiktā pienākuma izslēgt nelielu daļu katrā pārskata periodā reģistrētu pilsētas autobusu sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu dēļ, ņemot vērā specifisku teritoriālo morfoloģiju vai meteoroloģiskos apstākļus, **valsts drošības apsvērumus un nepieciešamību reaģēt uz dabas katastrofu.**

Grozījums Nr. 30

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.c pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji 3.b pantā minēto transportlīdzekļu iepirkuma vai izmantošanas publisko līgumu slēgšanas tiesības piešķir, balstoties uz saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu, kas ietver piedāvājuma labāko cenas un kvalitātes attiecību un ieguldījumu piegādes drošībā, saskaņā ar relevantajiem starptautiskajiem tiesību aktiem.

Grozījums

1. Līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji 3.b pantā minēto transportlīdzekļu iepirkuma vai izmantošanas publisko līgumu slēgšanas tiesības piešķir, balstoties uz saimnieciski visizdevīgāko piedāvājumu, kas ietver piedāvājuma labāko cenas un kvalitātes attiecību un ieguldījumu piegādes drošībā **un sociālos un vides kritērijus**, saskaņā ar relevantajiem starptautiskajiem tiesību aktiem.

Grozījums Nr. 31

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5. punkts

Regula (ES) 2019/1242

4. pants – 1. daļa – aa punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

aa) 4. panta pirmajā daļā iekļauj šādu c) apakšpunktu:

”c) saskaņā ar I pielikuma 2.1. punktu noteiktā oglekļa korekcijas koeficienta (CCF) piemērošana no 2030. gada.

CCF ietekme aprobežojas ar to, ka transporta nozarei piegādātās atjaunīgās enerģijas īpatsvarā tiek ņemti vērā tikai tie papildu degvielas apjomi, kas pārsniedz saistošo kombinēto apakšmērķrādītāju attiecībā uz modernām biodegvielām un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/2001.

Maksimālā robežvērtība ir noteikta tā, lai

nodrošinātu, ka oglekļa korekcijas koeficienta ietekme nepārsniedz 10 procentpunktus no CO₂ samazināšanas mērķrādītājiem 2030., 2035. un 2040. gadam. Tāpēc 2030.–2034. gada laikposmam ir noteikta maksimālā robežvērtība, lai oglekļa korekcijas koeficientā ņemtu vērā līdz 12,5 % no degvielām, kurām to var piemērot, kā noteikts šīs regulas 3. pantā. 2035.–2039. gada laikposmam šis īpatsvars tiek palielināts līdz 17 %, savukārt no 2040. gada — līdz 40 %.”

Grozījums Nr. 32

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2019/1242

5. pants – 3. punkts – 3.a apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ba) 5. panta trešajā daļā iekļauj šādu 3.a punktu:

“3.a Kompensācijas koeficients, kurš tiek attiecināts uz N3 kategorijas kravas automobiļiem, kas ir pirmoreiz reģistrēti pārskata periodā un ko ir atļauts izmantot dalībvalstīs, kurās tiek pieļauta īpaši smago kombināciju transportlīdzekļu lielāka kombinētā masa, proti, vairāk par 60 tonnām. Attiecībā uz šajā pantā minēto kompensācijas koeficientu Komisija līdz 2024. gada 31. decembrim pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 17. pantu, lai grozītu I pielikuma 2.7. punktā iekļauto ražotāju vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķina formulu nolūkā kompensēt īpaši smago kombināciju transportlīdzekļu augstāko energoefektivitāti un labot to radīto emisiju nepareizos aprēķinus.”

Grozījums Nr. 33

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9. punkts – d apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

7. pants – 1. punkts – 4. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības, kas iegūtas 2025.–2039. gada pārskata periodos, attiecīgā gadījumā no viena pārskata perioda pārnēs uz nākamo pārskata periodu. Tomēr, ja kādas emisijas parādvienības ir atlikušas, tās **2029., 2034. un** 2039. gada pārskata periodā **nodzēš**.

Grozījums

Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības, kas iegūtas 2025.–2039. gada pārskata periodos, attiecīgā gadījumā no viena pārskata perioda pārnēs uz nākamo pārskata periodu. Tomēr, ja kādas emisijas parādvienības ir atlikušas, tās 2039. gada pārskata periodā **dzēš**;

Grozījums Nr. 34

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 18. punkts

Regula (ES) 2019/1242

15. pants – 1. daļa – 1. apakšdaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Komisija **2028.** gadā izskata šīs regulas iedarbīgumu un ietekmi un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs izskatīšanas rezultātiem.

Grozījums

Komisija **2027.** gadā pārskata šīs regulas iedarbīgumu un ietekmi un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs pārskatīšanas rezultātiem.

Grozījums Nr. 35

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 18. punkts

Regula (ES) 2019/1242

15. pants – 1. daļa – 3. apakšdaļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Ziņojumā būtu jāizvērtē iespēja iekļaut 11., 12. un 16. grupā N3 kategorijas kravas automobiļus, ko atļauts izmantot to reģistrācijas valstī vilkšanas sastāviem, kuru maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 70 tonnas, ar nosacījumu, ka šo transportlīdzekļu emisiju aprēķins ir

veikts tā, lai ņemtu vērā to konkrētās īpatnības kā smago kombināciju vilcējiem.

Līdz 2025. gada 31. decembrim un pēc tam reizi gadā Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kādi veicinošie nosacījumi ir radīti lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļu ienākšanai Savienības tirgū. Šajā ziņojumā Komisija cita starpā izvērtē šādus elementus:

- a) dalībvalstīs reģistrēto lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļu skaitu;*
- b) lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemērotas uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu dalībvalstīs;*
- c) ceļu lietošanas maksu, kas noteiktas atkarībā no CO₂ emisiju apjoma, ieviešanu dalībvalstīs;*
- d) kvotu vidējo cenas līmeni jaunajā emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, kas attiecas uz autotransportu;*
- e) citus pasākumus lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanas atbalstam.*

Ja ziņojumā tiek secināts, ka veicinošie nosacījumi, jo īpaši tie, kas izklāstīti b), c) vai d) punktā, neatbilst mērķrādītājiem, kuri šīs regulas 3.a un 3.b pantā noteikti transportlīdzekļu ražotājiem, ziņojuma konstatējumus ņem vērā, turpmāk pārskatot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/362 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK.

Komisija ne vēlāk kā 2026. gada 31. decembrī publicē ziņojumu, kurā izklāsta metodiku Savienības tirgū laisto lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai. Komisija minēto ziņojumu, tostarp attiecīgā gadījumā priekšlikumus turpmākiem pasākumiem, piemēram, tiesību aktu

*priekšlikumus, iesniedz Eiropas
Parlamentam un Padomei.*

Grozījums Nr. 36

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1.1.4. punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/1242

I pielikums – 1. tabula

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	
<i>Grozījums</i>	
1.1.4. Jaunus N2 kategorijas mazos kravas automobiļus, kuri neietilpst 1.1.1. un 1.1.2. punktā minētajās apakšgrupās un kuriem tehnisku iemeslu dēļ vēl nav noteiktas CO₂ emisijas saskaņā ar Regulu (ES) 2017/2400, taču tās ir noteiktas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 un tās īstenošanas pasākumiem vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem, šīs regulas vajadzībām klasificē šādās apakšgrupās:	
<i>Transportlīdzekļa raksturlielumi</i>	<i>Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg), kas noteikta šīs regulas vajadzībām</i>
<i>N kategorija; TPMLM* ≤ 5 t</i>	<i>53</i>

Grozījums Nr. 37

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1.2. punkts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>		
1.2. Profesionālos transportlīdzekļus definē pēc šādiem kritērijiem.		
Transportlīdzekļa kategorija	Šasijas konfigurācija	Kritēriji profesionāliem transportlīdzekļiem
N	Nedalīts	Lai papildinātu virsbūves kodu, kas norādīts atbilstības sertifikāta 38. ierakstā, izmanto vienu no šādiem Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma 2. papildinājumā uzskaitītajiem skaitļiem: 09, 10, 15, 16, 18 , 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31

	Vilcējs	Maksimālais ātrums nepārsniedz 79 km/h
<i>Grozījums</i>		
1.2. Profesionālos transportlīdzekļus definē pēc šādiem kritērijiem.		
Transportlīdzekļa kategorija	Šasijas konfigurācija	Kritēriji profesionāliem transportlīdzekļiem
N	Nedalīts	Lai papildinātu virsbūves kodu, kas norādīts atbilstības sertifikāta 38. ierakstā, izmanto vienu no šādiem Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma 2. papildinājumā uzskaitītajiem skaitļiem: 09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Vilcējs	Maksimālais ātrums nepārsniedz 79 km/h

Grozījums Nr. 38

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. punkts – 2.1. apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

I pielikums – 2.1. apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

2.1. Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa īpatnējo CO₂ emisiju aprēķins

Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v , kas iedalīts apakšgrupā sg , vai tā primārā transportlīdzekļa īpatnējās emisijas (g/km) aprēķina atbilstoši šādai formulai:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

kur:

\sum_{mp} ir summa par visiem 2. tabulā uzskaitītajiem ekspluatācijas profiliem mp ;

sg ir apakšgrupa, kurā jauns lielas noslodzes transportlīdzeklis v ir iedalīts atbilstoši šā pielikuma 1. iedaļai;

$W_{sg,mp}$ ir 2.1.1.–2.1.3. punktā norādītais ekspluatācijas profila svērumš;

$CO2_{v,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp , paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu un normalizētas saskaņā ar III pielikumu;

$CO2p_{v,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v primārā transportlīdzekļa CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp un paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu.

Bezemisiju mehāniskajiem transportlīdzekļiem $CO2_{v,mp}$ un $CO2p_{v,mp}$ ir 0.

Grozījums

2.1. Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa īpatnējo CO_2 emisiju aprēķins

Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v , kas iedalīts apakšgrupā sg , vai tā primārā transportlīdzekļa īpatnējās emisijas (g/km) aprēķina atbilstoši šādai formulai:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

kur:

\sum_{mp} ir summa par visiem 2. tabulā uzskaitītajiem ekspluatācijas profiliem mp ;

sg ir apakšgrupa, kurā jauns lielas noslodzes transportlīdzeklis v ir iedalīts atbilstoši šā pielikuma 1. iedaļai;

$W_{sg,mp}$ ir 2.1.1.–2.1.3. punktā norādītais ekspluatācijas profila svērumš;

$CO2_{v,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp , paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu un normalizētas saskaņā ar III pielikumu;

$CO2p_{v,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v primārā transportlīdzekļa CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp un paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu.

CCF_i ir no 2030. gada piemērojams oglekļa korekcijas koeficients degvielai vai degvielu maisījumam lietojumā, kas noteikts 3. panta 25. punktā un aprēķināts saskaņā ar šā pielikuma 7. punktu.

Bezemisiju mehāniskajiem transportlīdzekļiem $CO2_{v,mp}$ un $CO2p_{v,mp}$ ir 0.

Grozījums Nr. 39

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2.7.2. punkts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	
2.7.2. Pārskata periodiem no 2025. gada:	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	
$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$	
$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$	
kur:	
\sum_{sg}	ir summa tajās apakšgrupās, kas ietvertas konkrēto vidējo īpatnējo CO ₂ emisiju aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu;
$ZLEV$	ir vērtība, kas noteikta saskaņā ar 2.3. punktu;
$share_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;
zev_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;
pv_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;
MPW_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā;
$avgCO2_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā;
$avgCO2p_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā;
$rCO2_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā.
<i>Grozījums</i>	
2.7.2. Pārskata periodiem no 2025. gada:	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	
$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$	
$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$	
kur:	
\sum_{sg}	ir summa tajās apakšgrupās, kas ietvertas konkrēto vidējo īpatnējo CO ₂ emisiju aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu;
$ZLEV$	ir vērtība, kas noteikta saskaņā ar 2.3. punktu;

$share_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;
zev_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;
pv_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā;
MPW_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā;
$avgCO2_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā;
$avgCO2p_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā;
$rCO2_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā.

$share_{sgEHC}$ ir to ražotāja jaunu N3 kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvars sg apakšgrupā, kurus atļauts izmantot īpaši smagajā kombinācijā

α_{sg} ir kompensācijas koeficients, ko izmanto, lai koriģētu īpaši smago kombināciju lielākas lietderīgās slodzes ietekmi uz ražotāja kravas automobiļiem atkarībā no vidējās maksimālās pieļaujamās kombinētās masas ekspluatācijas laikā, piemērojot šādu formulu rezultāta svērto vērtību:

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb 8x4} - 30) / 100$, 8x4 īpaši smago kombināciju kravas automobiļiem

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other} + 19) / 100$ citiem īpaši smago kombināciju kravas automobiļiem

$avgGVW_{sg comb}$ ir ražotāja specifiskais vidējais rādītājs reģistrācijas valstī attiecībā uz transportlīdzekļu sastāva maksimālo pieļaujamo masu (tonnās) ekspluatācijas laikā attiecīgajiem īpaši smago kombināciju kravas automobiļiem sg apakšgrupā, ja ir izpildīts šāds nosacījums:

Aprēķinot CO₂ emisijas, kravas automobili, uz kuru attiecas šī regula, uzskata par īpaši smagās kombinācijas sastāvdaļu, ja tas ietilpst N3 kategorijā, transportlīdzekļa kombinācijas ekspluatācijā maksimālā pieļaujamā masa reģistrācijas valstī pārsniedz 60 tonnas un par to ir paziņots saskaņā ar IV pielikuma A daļas qa) punktu.

Grozījums Nr. 40

Regulas priekšlikums

I pielikums – 4. punkts – 4.1. apakšpunkts – 4.2. tabula

Regula (ES) 2019/1242

I pielikums – 4.2. tabula

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>			
4.2. Transportlīdzekļu apakšgrupas, kas ietvertas ražotāju vidējo īpatnējo CO ₂ emisiju un īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķinā			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
transportlīdzekļu	kravas	pasažieru	pasažieru transportlīdzekļu

apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta a) apakšpunktu	transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu un 3. punktu	transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu	apakšgrupas, uz kurām attiecas bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītāji saskaņā ar 3.b pantu
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Visas 1.1.1. un 1.1.3. punktā minētās transportlīdzekļu apakšgrupas.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE
<i>Grozījums</i>			
4.2. Transportlīdzekļu apakšgrupas, kas ietvertas ražotāju vidējo īpatnējo CO ₂ emisiju un īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķinā			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta a) apakšpunktu	kravas transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu un 3. punktu	pasažieru transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu	pasažieru transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām attiecas bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītāji saskaņā ar 3.b pantu
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Visas 1.1.1. un 1.1.3. punktā minētās transportlīdzekļu apakšgrupas.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Grozījums Nr. 41

Regulas priekšlikums

I pielikums – 4. punkts – 4.3. apakšpunkts – 4.3.1. tabula

Regula (ES) 2019/1242

I pielikums – 4.3.1. tabula

Komisijas ierosinātais teksts

4.3.1. Apakšgrupas *sg* transportlīdzekļiem saskaņā ar 3.a pantu dažādos pārskata periodos piemēro šādus CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājus *rf_{sg}* un *rfp_{sg}*.

CO₂ samazināšanas mērķrādītāji *rf_{sg}* un *rfp_{sg}*

Apakšgrupas <i>sg</i>		Pārskata periodi pa gadiem			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	No 2040. g.
Vidēji smagie kravas automobiļi	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas automobiļi > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar 4x2 un 6x4 asu konfigurācijām	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar īpašām asu konfigurācijām	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Tālsatiksmes autobusi (<i>rf_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Tālsatiksmes autobusu primārie transportlīdzekļi (<i>rfp_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Piekabes		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Puspiekabes		0	15 %	15 %	15 %

Grozījums

4.3.1. Apakšgrupas *sg* transportlīdzekļiem saskaņā ar 3.a pantu dažādos pārskata periodos piemēro šādus CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājus *rf_{sg}* un *rfp_{sg}*.

CO₂ samazināšanas mērķrādītāji *rf_{sg}* un *rfp_{sg}*

Apakšgrupas sg		Pārskata periodi pa gadiem			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	No 2040. g.
Vidēji smagie kravas automobiļi	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas automobiļi > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar 4x2 un 6x4 asu konfigurācijām	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar īpašām asu konfigurācijām	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Tālsatiksmes <i>un starppilsētu autobusi</i> (rf _{sg})	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Tālsatiksmes <i>un starppilsētu autobusu</i> primārie transportlīdzekļi (rf _{sg})	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Piekabes	421 , 421v , 422 , 422v , 423 , 431 , 431v , 432 , 432v , 433 , 611 , 612 , 611v , 612v , 621 , 623 , 621V , 622 , 622V , 623V , 624 , 624V , 625 , 631 , 631v , 632 ,	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %

	632v, 633				
Puspiekabes	<i>111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126</i>	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
<i>Puspiekabes</i>	<i>131, 131V, 132, 132V, 133</i>	0	5,0 %	7,5 %	7,5 %

Grozījums Nr. 42

Regulas priekšlikums

I pielikums – 4.3.2. punkts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>					
4.3.2. Apakšgrupas <i>sg</i> transportlīdzekļiem saskaņā ar 3.b pantu dažādos pārskata periodos piemēro šādus bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītājus <i>zevM_{sg}</i> .					
Bezemisiju transportlīdzekļu mandāti <i>zevM_{sg}</i>					
Apakšgrupas <i>sg</i>	Pārskata periodi pa gadiem				
		Pirms 2030. g.	2030–2034	2035–2039	No 2040. g.
Smagie pilsētas autobusi	<i>31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2</i>	0	100 %	100 %	100 %
<i>Grozījums</i>					
4.3.2. Apakšgrupas <i>sg</i> transportlīdzekļiem saskaņā ar 3.b pantu dažādos pārskata periodos piemēro šādus bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītājus <i>zevM_{sg}</i> .					
Bezemisiju transportlīdzekļu mandāti <i>zevM_{sg}</i>					
Apakšgrupas <i>sg</i>	Pārskata periodi pa gadiem				
		Pirms 2030. g.	2030–2034	2035–2039	No 2040. g.

Smagie pilsētas autobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100 %	100 %	100 %
--------------------------	---	---	-------	-------	-------

Grozījums Nr. 43

Regulas priekšlikums

I pielikums – 6.a punkts (jauns) Regula (ES) 2019/1242

I pielikums – 7. punkts (jauns)

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>
<i>Grozījums</i>
<p>7. OGLEKĻA KOREKCIJAS KOEFICIENTA (CCF) APRĒĶINĀŠANA</p> <p><i>Katrai degvielai vai degvielu maisījumam i CCF aprēķina saskaņā ar šādu metodi:</i></p> <p><i>”Atjaunīgajām degvielām, kurām var piemērot CCF”, kā noteikts 3. panta 25. punktā, — $CCF_i = 1$.</i></p> <p><i>Tradicionālajām un fosilajām degvielām — $CCF_i = 0$.</i></p> <p><i>Tradicionālo degvielu un degvielu, kurām var piemērot CCF, maisījumiem CCF aprēķina saskaņā ar šādu formulu:</i></p> $CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$ <p><i>kur:</i></p> <p><i>CCF_i ir oglekļa korekcijas koeficients konkrētam tradicionālās degvielas i maisījumam un visām degvielām, kurām var piemērot CCF un kuras var izmantot, lai to aizstātu.</i></p> <p><i>$SHARES_{n,i}$ Shares datubāzē norādītā atjaunīgo degvielu procentuālā daļa, kas attiecas uz pēdējo pieejamo pārskata periodu n un ko aprēķina kā vidējo īpatsvaru visās ES dalībvalstīs.</i></p> <p><i>$SHARES_{n-1,i}$ Shares datubāzē norādītā atjaunīgo degvielu procentuālā daļa, kas attiecas uz pirmspēdējo pieejamo pārskata periodu n un ko aprēķina kā vidējo īpatsvaru visās ES dalībvalstīs.</i></p>

SHARESn - 2,i *Shares datubāzē norādītā atjaunīgo degvielu procentuālā daļa, kas attiecas uz trešo pēdējo pieejamo pārskata periodu n un ko aprēķina kā vidējo īpatsvaru visās ES dalībvalstīs.*

Shares datubāze ir pieejama tīmekļa vietnē:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data?language=lv>

Grozījums Nr. 44

Regulas priekšlikums

IV pielikums – A daļa – qa punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/1242

IV pielikums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

qa) I pielikuma 2.7.2. punktā minētā īpaši smaga sastāva N3 kategorijas transportlīdzekļa maksimālā masa transportlīdzekļa reģistrācijas valstī, ja kravas automobilis ir savienots ar vienu vai vairākām puspiekabēm/jūgstieņa piekabēm.

ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA

Virsraksts	Grozījumu izdarīšana Regulā (ES) 2019/1242 attiecībā uz CO2 emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un Regulas (ES) 2018/956 atcelšana
Atsauces	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ENVI 29.3.2023
Atzinumu sniedza Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ITRE 29.3.2023
Atzinuma sagatavotājs(-a) Iecelšanas datums	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
Izskatīšana komitejā	29.6.2023
Pieņemšanas datums	12.10.2023
Galīgais balsojums	+: 31 –: 3 0: 4
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
Aizstājēji (209. panta 7. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

**ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS
GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA**

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas

19.9.2023

TRANSPORTA UN TŪRISMA KOMITEJAS ATZINUMS

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko Regulu (ES) 2019/1242 groza attiecībā uz CO₂ emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko atceļ Regulu (ES) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Atzinuma sagatavotājs: Andris Ameriks

ĪSS PAMATOJUMS

Neraugoties uz to, ka ES klimata un enerģētikas politika nodrošina būtisku siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu visās nozarēs, transporta nozares radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju apjoms, kas veido ceturto daļu no Eiropas SEG emisijām, ES joprojām pieaug. Šajā kontekstā visaugstākie emisiju rādītāji ir autotransporta nozarē (vairāk nekā 70 %), un lielas noslodzes transportlīdzekļi rada vairāk nekā 27 % šo emisiju. Būtisks faktors, kas ietekmēja šo rādītāju, bija kravu pārvadājumu pieprasījuma un šīs nozares darbības pieaugums kopš 2000. gada, kas nākotnē varētu palielināties vēl vairāk.

Ņemot vērā iepriekš minēto, lielas noslodzes transportlīdzekļiem pašreiz noteikto saistošo CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāju grozījumi ļaus sasniegt zaļās pārkārtošanās mērķus arī pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā: kā uzsvērts plānā *REPowerEU*, Krievijas iebrukums Ukrainā patiešām ir apliecinājis nepieciešamību samazināt ES atkarību no fosilā kurināmā vairāk nekā jebkad iepriekš.

Otrkārt, šī reforma var sniegt ieguvumus pārvadātājiem un transporta lietotājiem. Plašāka energoefektīvāku transportlīdzekļu ieviešana, kas tiks panākta, mudinot ražotājus palielināt bezemisiju transportlīdzekļu piedāvājumu, ļaus ražot cenas ziņā pieejamākus bezemisiju transportlīdzekļu modeļus, samazinot šādu transportlīdzekļu kopējās izmaksas to īpašniekiem.

Treškārt, šai reformai varētu būt būtiska nozīme ES rūpnieciskās, tehnoloģiskās un inovatīvās līderības stiprināšanā, jo īpaši saistībā ar pašreizējo globālo pārkārtošanos uz bezemisiju mobilitāti, novirzot investīcijas bezemisiju tehnoloģijām.

Nozīmīgs priekšlikuma aspekts ir pilsētas autobusu iekļaušana grozījumu regulā. CO₂ emisiju samazinājums pilsētu teritorijās sniegs vairākus pozitīvus ieguvumus, uzlabojot gaisa kvalitāti pilsētās, kā arī Eiropas iedzīvotāju veselību. Ņemot vērā iepriekš minēto un priekšlikuma 3.b panta 2. punktā paredzēto iespēju izslēgt nelielu daļu pilsētas autobusu, atzinuma sagatavotājs uzsver, ka ir svarīgi saīsināt laikposmu, kurā Komisija var pieņemt deleģētos aktus par šo jautājumu, lai nodrošinātu juridisko noteiktību ekonomikas dalībniekiem.

No otras puses, pārejot no transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar fosilo kurināmo, uz bezemisiju transportlīdzekļiem, ir jāņem vērā iespējamā sociālā un ekonomiskā ietekme, lai nodrošinātu, ka pārejā uz klimatneitrālu Eiropu neviens netiek atstāts novārtā. Nevienlīdzība attiecībā uz piekļuvi transporta tīkliem ietekmē ikdienas dzīvi miljoniem cilvēku, jo īpaši cilvēkiem ar zemākiem ienākumiem, transporta lietotājiem no iedzīvotāju grupām ar īpašām vajadzībām un no perifērajiem reģioniem. Cieši saistīts ar iepriekš minēto ir jautājums par savienojamību starp lauku, piepilsētu un pilsētu teritorijām, jo īpaši ģeogrāfisku īpatnību gadījumā, kā tas ir salu, tālāko reģionu un teritoriju, lauku vai attālu reģionu, grūtāk pieejamu perifēro un kalnu reģionu gadījumā. Tādējādi transporta nozares dekarbonizācijas procesā ir jāapsver iespēja īstenot piemērotus pasākumus, lai nodrošinātu transporta pieejamību cenas ziņā un piekļūstamību, novērstu mobilitātes nabadzību un nodrošinātu vienlīdzīgu piekļuvi pilsētu centriem.

Atzinuma sagatavotājs arī uzsver, ka nopietni ir jāņem vērā pārkārtošanās procesa radītā sociālā ietekme uz autobūves nozari, ļaujot pakāpeniski pārtraukt ar fosilo kurināmo darbināmu transportlīdzekļu izmantošanu un vienlaikus īstenojot pasākumus šīs konkrētās nozares darbinieku atbalstam. Šie pasākumi ir jāparedz taisnīgas pārkārtošanās plānos un sociālajos klimata plānos. Tādēļ atzinuma sagatavotājs ierosina ienākumus no maksām par pārsniegtajām emisijām un administratīvajiem naudas sodiem uzskatīt par nesen izveidotajam Sociālajam klimata fondam paredzētiem ieņēmumiem, lai veicinātu sociāli taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitātes mērķrādītāju.

Ar šo atzinumu tā sagatavotājs cenšas nodrošināt, lai nākotnes lielas noslodzes transportlīdzekļu parks palīdzētu līdz 2050. gadam samazināt transporta nozares radītās SEG emisijas par 90 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, kā norādīts Eiropas zaļajā kursā, vienlaikus sniedzot Eiropas pārvadātājiem un transporta lietotājiem, no kuriem lielākā daļa ir MVU, ieguvumus, ko rada energoefektīvāku transportlīdzekļu plašāka ieviešana.

GROZĪJUMI

Transporta un tūrisma komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteju ņemt vērā turpmāk minēto.

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums

1. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(1) Komisijas 2019. gada 11. decembrī pieņemtajā paziņojumā "Eiropas zaļais kurss"¹⁰ uzmanības centrā ir jautājums, kā risināt ar klimatu un vidi saistītas problēmas un sasniegt mērķus, kuri izvirzīti 2015. gada decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (UNFCCC) pieņemtajā Parīzes nolīgumā. Turklāt, ņemot vērā ļoti smago Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labklājību, Eiropas zaļā kursa nepieciešamība un nozīme ir tikai pieaugusi.

¹⁰ Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums "Eiropas zaļais kurss", COM(2019) 640 final.

Grozījums

(1) Komisijas 2019. gada 11. decembrī pieņemtajā paziņojumā "Eiropas zaļais kurss"¹⁰ uzmanības centrā ir jautājums, kā risināt ar klimatu un vidi saistītas problēmas un sasniegt mērķus, kuri izvirzīti 2015. gada decembrī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (UNFCCC) pieņemtajā Parīzes nolīgumā. Turklāt, ņemot vērā ļoti smago Covid-19 pandēmijas ietekmi uz Savienības iedzīvotāju veselību un ekonomisko labklājību, ***kā arī Krievijas nelikumīgā, neizprovocētā un nepamatotā agresijas kara pret Ukrainu, tostarp nepieciešamības atjaunot Ukrainu pēc kara, ietekmi***, Eiropas zaļā kursa nepieciešamība un nozīme ir tikai pieaugusi.

¹⁰ Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums "Eiropas zaļais kurss", COM(2019) 640 final.

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums

2. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(2) Eiropas zaļais kurss apvieno visaptverošu tādu savstarpēji pastiprinošu

Grozījums

(2) Eiropas zaļais kurss apvieno visaptverošu tādu savstarpēji pastiprinošu

pasākumu un iniciatīvu kopumu, kuru mērķis ir līdz 2050. gadam Savienībā panākt klimatneitralitāti, un tajā ir izklāstīta jauna izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā ekonomikas izaugsme ir atsaistīta no resursu izmantošanas. Tā mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt Savienības dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Tajā pašā laikā šī pārkārtošanās atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši ietekmē dažas neizdevīgā stāvoklī esošas grupas, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēkus, personas ar invaliditāti un personas ar rasu vai etnisko piederību minoritātei. Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša, nevienu neatstājot novārtā.

pasākumu un iniciatīvu kopumu, kuru mērķis ir līdz 2050. gadam Savienībā panākt klimatneitralitāti, un tajā ir izklāstīta jauna izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā ekonomikas izaugsme ir atsaistīta no resursu izmantošanas. Tā mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt Savienības dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Tajā pašā laikā šī pārkārtošanās atšķirīgi ietekmē sievietes un vīriešus un īpaši ietekmē dažas neizdevīgā stāvoklī esošas grupas, piemēram, **cilvēkus, kas dzīvo perifērajos un lauku reģionos, kā arī tālākos reģionos**, vecāka gadagājuma cilvēkus, personas ar invaliditāti un personas ar rasu vai etnisko piederību minoritātei. Tāpēc ir jānodrošina, ka pārkārtošanās ir taisnīga un iekļaujoša, nevienu neatstājot novārtā.

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums

5. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Šāda emisiju samazinājuma sasniegšana jāsekmē visām ekonomikas nozarēm, arī autotransporta nozarei.

Grozījums

(5) Šāda emisiju samazinājuma sasniegšana jāsekmē visām ekonomikas nozarēm, arī autotransporta nozarei, **kas ir vienīgā nozare, kurā kopš pagājušā gadsimta deviņdesmitajiem gadiem ir vērojama emisiju pieauguma tendence Savienībā. Lielas noslodzes transports jo īpaši veido vairāk nekā ceturto daļu no siltumnīcefekta gāzu emisijām, ko rada autotransports ES, un vairāk nekā 6 % no kopējām ES siltumnīcefekta gāzu emisijām. Dekarbonizācijas paātrināšana ir vēl jo svarīgāka tāpēc, ka paredzams, ka no 2019. līdz 2050. gadam kravas automašīnu aktivitāte ES turpinās palielināties par 40 %, savukārt autobusu**

aktivitāte tajā pašā laikposmā pieaugtu par 10 %.

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums 5.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(5a) Paziņojumā "Jaunais ES pilsētmobilitātes satvars"^{1a} ir uzsvērts, ka publiskā sektora iestādēm vajadzētu nodrošināt efektīvu, sadarbspējīgu un lietotājam ērtu uzlādes un alternatīvo degvielu uzpildes infrastruktūru. Šādas infrastruktūras pieejamība ir būtiski svarīga, lai sasniegtu pilsētmobilitātes dekarbonizācijas mērķi. Pārskatot šīs regulas efektivitāti un ietekmi, Komisijai būtu jāņem vērā arī tādas uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvērsšana dalībvalstīs, kas piemērota lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

^{1a} Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Jaunais ES pilsētmobilitātes satvars", COM(2021) 811 final, 14.12.2021.

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums 5.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(5b) Paziņojumā "Jaunais ES pilsētmobilitātes satvars"^{4a} ir uzsvērts, ka publiskā sektora iestādēm vajadzētu nodrošināt efektīvu, sadarbspējīgu un lietotājam ērtu uzlādes un alternatīvo degvielu uzpildes infrastruktūru. Šādas infrastruktūras pieejamība ir būtiski

svarīga, lai sasniegtu pilsētmobilitātes dekarbonizācijas mērķi. Pārskatot šīs regulas efektivitāti un ietekmi, Komisijai būtu jāņem vērā arī tādas uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēšana dalībvalstīs, kas piemērota lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

^{4a} Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Jaunais ES pilsētmobilitātes satvars", COM(2021) 811 final, 14.12.2021.

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums 5.c apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(5c) Investīcijas pasažieru transportlīdzekļu dekarbonizācijā nedrīkstētu negatīvi ietekmēt piekļuvi mobilitātei, jo tas rada risku palielināt ar mobilitātes nabadzību saistītās problēmas un reti apdzīvoto reģionu izslēgšanu.

Grozījums Nr. 7

Regulas priekšlikums 5.d apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(5d) Lai arī šīs regulas pārskatīšana^{1a} iekļaujas centienos sasniegt vides mērķus, proti, panākt autotransporta dekarbonizāciju, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām, tajā tomēr būtu jāņem vērā arī šā procesa nozīmīgās rūpnieciskās un sociālās sekas, lai varētu nodrošināt nodarbinātību un visiem pieejamu mobilitāti.

1a Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Plāns REPowerEU", COM(2022) 230 final, 18.5.2022.

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums 8. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(8) Lai palīdzētu līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu un ievērojot principu "energoefektivitāte pirmajā vietā", ir **jāpastiprina** Regulā (ES) 2019/1242 noteiktās emisiju samazināšanas prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Ir arī nepārprotami jānosaka virzība uz vēl lielākiem samazinājumiem pēc 2030. gada, kas palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi.

Grozījums

(8) Lai palīdzētu līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu un ievērojot principu "energoefektivitāte pirmajā vietā", ir **jāizvērtē** Regulā (ES) 2019/1242 noteiktās emisiju samazināšanas prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Ir arī nepārprotami jānosaka virzība uz vēl lielākiem samazinājumiem pēc 2030. gada, kas palīdzēs līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi.

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums 9. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(9) Pastiprinātajām CO₂ emisiju samazināšanas prasībām būtu jāstimulē arvien lielāks bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars Savienības tirgū, vienlaikus nodrošinot ieguvumus lietotājiem un iedzīvotājiem gaisa kvalitātes un enerģijas ietaupījumu ziņā, kā arī nodrošinot turpmāku inovāciju autobūves vērtības ķēdē. Bezemisiju transportlīdzekļi pašlaik ietver akumulatoru, elektrotransportlīdzekļus, degvielas

Grozījums

(9) Pastiprinātajām CO₂ emisiju samazināšanas prasībām būtu jāstimulē arvien lielāks bezemisiju **un mazemisiju** transportlīdzekļu īpatsvars Savienības tirgū, vienlaikus nodrošinot ieguvumus lietotājiem un iedzīvotājiem gaisa kvalitātes un enerģijas ietaupījumu ziņā, kā arī nodrošinot turpmāku inovāciju autobūves vērtības ķēdē. **Autobūves nozare joprojām ir viens no Savienības ekonomikas pīlāriem, kas veido 7 % no**

elementa un citus ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, un tehnoloģiskas inovācijas turpinās.

tās IKP, rada 4,6 miljonus darbvietu un atrodas tehnoloģiskās inovācijas priekšplānā, kā arī katru gadu pētniecībā un izstrādē iegulda 60 miljardus EUR. Ir jāsniedz atbalsts rūpniecībai vidiskās un digitālās pārkārtošanās procesā, jo Savienības ražotāji jau pašreiz saskaras ar trīskāršiem ierobežojumiem, ko rada stingrāki vides noteikumi, arvien lielākas investīciju vajadzības inovācijai un arvien intensīvāka starptautiskā konkurence. Pastiprinātajiem CO₂ emisiju samazināšanas standartiem jāklūst tehnoloģiski neitrāliem attiecībā uz tajos noteikto visa autoparka mērķrādītāju sasniegšanu. Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļi, kas darbojas ar modernām biodegvielām vai sintētiskām degvielām, kā definēts Direktīvā (ES) 2018/2001. Bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļi pašlaik ietver akumulatoru elektrotransportlīdzekļus, degvielas elementa un citus ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, un tehnoloģiskas inovācijas turpinās.

^{1a} Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (pārstrādāta redakcija).

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums 9.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(9a) Akumulatoru baterijas, kurināmā elementu un citiem ar ūdeņradi darbināmiem transportlīdzekļiem ir liels potenciāls dekarbonizēt noteiktus lielas noslodzes transporta nozares segmentus, un to izstrāde būtu jāveicina, vienlaikus ņemot vērā to, ka neviena tehnoloģija

nedarbojas, neatstājot ietekmi uz vidi. Ja elektrifikācija nav iespējama vai ir mazāk efektīva un ar ūdeņradi darbināmi transportlīdzekļi nav piemēroti vai izmaksu ziņā konkurētspējīgi, tehnoloģiskās neitralitātes princips ļauj nodrošināt līdzvērtīgus konkurences apstākļus ar citām tehnoloģijām, kas ir vairāk nobriedušas.

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums 9.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(9b) Pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām Komisijai atbilstības nolūkos saskaņā ar ES tiesību aktiem un Savienības klimatneitralitātes mērķi vēlākais vienu gadu pēc regulas stāšanās spēkā būtu jāiesniedz priekšlikums tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu reģistrēšanai, kuri darbojas tikai ar CO₂ neitrālām degvielām.

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums 10. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(10) Ņemot vērā iepriekš minēto, periodam pēc 2030. gada būtu jānosaka jauni, **pastiprināti** CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. **Šie mērķrādītāji būtu jānosaka tādā līmenī, kas dos spēcīgu signālu paātrināt** bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū un izmaksefektīvi stimulēt inovāciju bezemisiju tehnoloģijās.

(10) Ņemot vērā iepriekš minēto, periodam pēc 2030. gada būtu jānosaka jauni CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. **Šiem mērķrādītājiem vajadzētu būt saskanīgiem ar veicinošu nosacījumu pieejamību, proti, pietiekami blīvu alternatīvo degvielu infrastruktūras tīklu, ar mērķi veicināt** bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū un izmaksefektīvi stimulēt inovāciju

bezemisiju tehnoloģijās.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums 10.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(10a) Tehnoloģiskās neitralitātes princips ir būtisks tam, lai garantētu risinājumu efektivitāti un daudzveidību, turpinātu un paātrinātu inovāciju un attīstību, tostarp radikālu tehnoloģiju jomā, un nodrošinātu tirgus elastību un dažādu sociālo uzvedību. Šajā ziņā ir svarīgi neierobežot autotransportu, atļaujot izmantot tikai vienu tehnoloģiju, bet gan veicināt inovāciju un papildināmību starp efektīvām alternatīvām tehnoloģijām, piemēram, kombinējot hibrīda transportlīdzekļu un mazoglekļa degvielu izmantošanu. Turklāt universālas pieejas piemērošanu Eiropas līmenī apdraudētu lielā ekonomiskā, sociālā, ģeogrāfiskā un infrastruktūras daudzveidība dalībvalstīs un starp tām, savukārt papildinošu tehnoloģiju kopums ļaus katram reģionam ieviest risinājumus, kas ir vispiemērotākie tā emisiju samazināšanai.

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums 10.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(10b) Papildus šīs regulas centieniem palielināt bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību un ieviešanu būtu jāievieš oglekļa korekcijas koeficients, lai pienācīgi atspoguļotu CO₂ neitrālu degvielu, piemēram, biodegvielu, biogāzes, biomasas degvielu un sintētisko

degvielu, izmantošanas ieguldījumu, novērtējot jaunreģistrētu lielas noslodzes transportlīdzekļu atbilstību CO₂ emisiju samazinājumam.

Grozījums Nr. 15

Regulas priekšlikums 11. apsvēruma – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Atjauninātajā Jaunajā industriālajā stratēģijā¹⁴ ir paredzēts partnerībā ar industriju, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām kopīgi radīt zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus. Šajā kontekstā tiek izstrādāts pārkārtošanās ceļš, kas nodrošinās, ka mobilitātes ekosistēma sekmē autobūves vērtības ķēdes pārkārtošanu. Šādā pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība būtu jāpievērš maziem un vidējiem uzņēmumiem autobūves piegādes ķēdē, apspriedēm ar sociālajiem partneriem, arī dalībvalstīm, un tajā būtu jāiekļauj arī Prasmju programma Eiropai, piemēram, tās Prasmju pilnveides pakta iniciatīva, lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai, kas vajadzīga zaļās un digitālās pārkārtošanās sakarā, un iniciatīvas "Talantu izmantošana ES reģionos" Talantu kultivēšanas mehānisms. Šādā ceļā būtu jāņem vērā arī attiecīgas Eiropas un nacionāla līmeņa darbības un stimuli, ar kuriem veicina bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā. Piemēram, dalībvalstīm varētu dot iespēju izmantot ierosināto Sociālo klimata fondu, lai palīdzētu mikrouzņēmumiem iegādāties bezemisiju autofuronus un kravas automobiļus.

Grozījums

Atjauninātajā Jaunajā industriālajā stratēģijā¹⁴ ir paredzēts partnerībā ar industriju, publiskajām iestādēm, sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām kopīgi radīt zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļus. Šajā kontekstā tiek izstrādāts pārkārtošanās ceļš, kas nodrošinās, ka mobilitātes ekosistēma sekmē autobūves vērtības ķēdes pārkārtošanu. Šādā pārkārtošanās ceļā īpaša uzmanība būtu jāpievērš maziem un vidējiem uzņēmumiem autobūves piegādes ķēdē, apspriedēm ar sociālajiem partneriem, arī dalībvalstīm, un tajā būtu jāiekļauj arī Prasmju programma Eiropai, piemēram, tās Prasmju pilnveides pakta iniciatīva, lai mobilizētu privāto sektoru un citas ieinteresētās personas Eiropas darbaspēka prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai, kas vajadzīga zaļās un digitālās pārkārtošanās sakarā, un iniciatīvas "Talantu izmantošana ES reģionos" Talantu kultivēšanas mehānisms. Šādā ceļā būtu jāņem vērā arī attiecīgas Eiropas un nacionāla līmeņa darbības un stimuli, ar kuriem veicina bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā. Piemēram, dalībvalstīm varētu dot iespēju izmantot ierosināto Sociālo klimata fondu, lai palīdzētu mikrouzņēmumiem iegādāties bezemisiju autofuronus un kravas automobiļus. ***Īpaša uzmanība būtu jāpievērš ietekmei, kādu šī pārkārtošanās radīs MVU visā piegādes ķēdē.***

¹⁴ Komisijas paziņojums "2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai", COM(2021) 350 final, 2021. gada 5. maijs.

¹⁴ Komisijas paziņojums "2020. gada Jaunās industriālās stratēģijas atjaunināšana: veidojot spēcīgāku vienoto tirgu Eiropas atveseļošanai", COM(2021) 350 final, 2021. gada 5. maijs.

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums 11.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(11a) Lai ātri ieviestu uzlādes un degvielas uzpildes infrastruktūru, ir jābūt pieejamiem kvalificētiem uzstādītājiem. Ieguldījumi pārkvalificēšanā un kvalifikācijas paaugstināšanā būs stūrakmens šīs regulas mērķu sasniegšanā un nodrošinās taisnīgu pārkārtošanos autofurgonu ražošanas nozarē.

Grozījums Nr. 17

Regulas priekšlikums 12. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(12) Savienības autoparka mērķrādītāji ir jāpapildina ar nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, kā noteikts Komisijas priekšlikumā regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu¹⁶.

(12) Savienības autoparka mērķrādītāji ir jāpapildina ar nepieciešamo **publiski pieejamas** uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, kā noteikts Komisijas priekšlikumā regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu¹⁶. ***Uzlādes infrastruktūras ieviešana ir vienlīdz svarīga privātās vietās, piemēram, privātos depo un loģistikas centros, lai nodrošinātu uzlādi un uzpildi naktī un galamērķī. Ir ļoti svarīgi, lai neviens Eiropas reģions netiktu atstāts novārtā un lai pienācīgi tiktu risinātas reģionālās atšķirības alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanā, jo īpaši mazāk attīstītos***

reģionos vai reģionos ar īpašām vajadzībām un apstākļiem, piemēram, lauku apvidos vai reti apdzīvotos, attālos un tālākos, kā arī salu un kalnu reģionos. Šis publiskais un privātais uzlādes un uzpildes staciju tīkls ir priekšnoteikums, lai ražotāji varētu sasniegt CO₂ samazināšanas mērķrādītājus.

¹⁶ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES, COM(2021) 559 final, 2021. gada 14. jūlijs.

¹⁶ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES, COM(2021) 559 final, 2021. gada 14. jūlijs.

Grozījums Nr. 18

Regulas priekšlikums 12.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(12a) Alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras pienācīga izvērsšana ir priekšnoteikums bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu tirgus attīstībai un tādējādi arī šīs regulas sekmīgai īstenošanai. Tādēļ, pārskatot Direktīvu par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu, katrs šīs regulas emisiju samazināšanas, tostarp starpposma, mērķrādītāju palielinājums būtu jāsaista ar izvērsšanas mērķrādītāju palielināšanu; šajā nolūkā ir īpaši svarīgi saglabāt un pastiprināt investīcijas tās izveidei. Būtu jāsniedz pietiekams atbalsts dalībvalstīm un jāpalīdz tām sasniegt šo mērķi, ņemot vērā to ievērojamās investīciju vajadzības desmitgadē, kad palielināsies to nodokļu zaudējumi un nodokļu ieņēmumu pārnese uz alternatīvo degvielu. Tāpēc ir svarīgi uzsvērt, ka transportlīdzekļu uzpildes un autonomijas jautājumi ir cieši saistīti un ka, palielinoties to autonomijai,

samazināsies biežas uzpildes vajadzības, tāpēc Komisijai, izvēršot infrastruktūru, būtu jāņem vērā tehnoloģiskā attīstība, jo īpaši akumulatoru autonomijas ziņā.

Grozījums Nr. 19

Regulas priekšlikums 12.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(12b) Minimālās prasības attiecībā uz uzlādes infrastruktūru lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas noteiktas regulā par alternatīvās degvielas infrastruktūras ieviešanu, var neatbilst tam, ko pieprasa pastiprinātie CO₂ emisiju standarti. Tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi, lai ES un valstu finansēšanas instrumentos prioritāte tiktu piešķirta atbalstam alternatīvo degvielu infrastruktūras projektu turpmākai izstrādei.

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums 13. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13) Pārskatītajā uz klimatneitralitāti prasa apjomīgas investīcijas elektrotīklos, piemēram, ir jāpalielina jauda, izturētspēja un uzkrāšanas kapacitāte, kā arī jāizveido papildu savienojumi. Attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ņemot vērā 3.a pantā ierosinātos mērķrādītāju līmeņus 2030. gadam, bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars to transportlīdzekļu kopskaitā, kas pārvietojas pa autoceļiem, kā arī elektroenerģijas patēriņš nozarē joprojām saglabāsies neliels. Tāpēc arī saistītā ietekme uz elektrotīklu joprojām būs neliela.

(13) Akumulatoru elektrisko, degvielas elementu un citu ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu ieviešana neapšaubāmi prasīs apjomīgas investīcijas elektrotīklos, piemēram, ir jāpalielina jauda, izturētspēja un uzkrāšanas kapacitāte, kā arī jāizveido papildu savienojumi un jāmaina paradumi, lai maksimālā pieprasījuma stundu jautājums tiktu risināts bez piegādes drošības riskiem.

Grozījums Nr. 21

Regulas priekšlikums 13.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13a) Bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu pieņemšana tirgū ir atkarīga no veicinošajiem nosacījumiem, kas ļauj autopārvadātājiem šos transportlīdzekļus ekspluatēt netraucēti un izdevīgāk nekā parastos dīzeļdegvielas autofurgonus. Uzlādes un uzpildes infrastruktūras pieejamība, efektīvi oglekļa cenu noteikšanas pasākumi, tostarp ceļu lietošanas maksas, kas noteiktas atkarībā no CO₂ emisiju apjoma, un atbalstoši un labi sinhronizēti transportlīdzekļu noteikumi, ir būtiski veicinoši nosacījumi, kurus transportlīdzekļu ražotāji nekādi nevar tiešā veidā kontrolēt. Tāpēc svarīgāko veicinošo nosacījumu situācijas monitorings būtu jāveic katru gadu. Ja konstatē, ka viens vai vairāki no veicinošajiem nosacījumiem neatbilst transportlīdzekļu ražotājiem noteiktajiem CO₂ mērķrādītājiem, šie mērķrādītāji būtu jāpārskata un jāatceļ transportlīdzekļu ražotājiem piemērotās finansiālās sankcijas (maksas par CO₂ emisiju pārsniegšanu).

Grozījums Nr. 22

Regulas priekšlikums 13.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13b) Daži veicinošie nosacījumi, kas ļauj autopārvadātājiem netraucēti ekspluatēt bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus, ir būtiski agrīnai šādu transportlīdzekļu pieņemšanai tirgū.

Tāpēc, pārskatot šo regulu, būtu regulāri jāuzrauga un jāņem vērā svarīgāko veicinošo nosacījumu situācija, piemēram, optimāla tīkla jauda, uzglabāšanas, uzlādes un degvielas uzpildes infrastruktūra un efektīvi oglekļa cenu noteikšanas pasākumi.

Grozījums Nr. 23

Regulas priekšlikums

14. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(14) Būtu jānodrošina pietiekama elastība, kas ražotājiem dotu iespēju laika gaitā pielāgot savu autoparku, lai izmaksefektīvi pārkārtotos uz bezemisiju transportlīdzekļiem, **un** tāpēc ir lietderīgi saglabāt pieeju, ka ik pēc pieciem gadiem tiek noteikti stingrāki mērķrādītāju līmeņi.

Grozījums

(14) Būtu jānodrošina pietiekama elastība, kas ražotājiem dotu iespēju laika gaitā pielāgot savu autoparku, lai izmaksefektīvi pārkārtotos uz bezemisiju **un mazemisiju** transportlīdzekļiem. **Vērienīgu emisiju samazināšanas mērķu pakāpeniska paaugstināšana ir palielinājusi ražotāju atbilstības nodrošināšanas izmaksas.** Tāpēc ir lietderīgi saglabāt pieeju, ka ik pēc pieciem gadiem tiek noteikti stingrāki mērķrādītāju līmeņi.

Grozījums Nr. 24

Regulas priekšlikums

14.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14a) Šīs regulas mērķis ir paātrināt pārkārtošanos uz oglekļneitrālu mobilitāti saskaņā ar tehnoloģiskās neitralitātes principu. Lai papildinātu centienus ar mērķi palielināt bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību, tiek ieviests uz oglekļa korekcijas koeficientu balstīts mehānisms ilgtspējīgu atjaunīgo transporta degvielu izmantošanas sniegtā devuma pienācīgai uzskaitīšanai, izvērtējot jaunreģistrētu lielas noslodzes

transportlīdzekļu atbilstību CO₂ emisiju samazināšanas prasībām. Šīs regulas mērķis ir paātrināt pārkārtošanos uz oglekļneitrālu mobilitāti saskaņā ar tehnoloģiskās neitralitātes principu. Lai papildinātu centienus ar mērķi palielināt bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību, tiek ieviests uz oglekļa korekcijas koeficientu balstīts mehānisms ilgtspējīgu atjaunīgo transporta degvielu izmantošanas sniegtā devuma pienācīgai uzskaitīšanai, izvērtējot jaunreģistrētu lielas noslodzes transportlīdzekļu atbilstību CO₂ emisiju samazināšanas prasībām.

Grozījums Nr. 25

Regulas priekšlikums 14.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14b) Šīs regulas mērķis ir paātrināt pārkārtošanos uz oglekļneitrālu mobilitāti saskaņā ar tehnoloģiskās neitralitātes principu. Lai papildinātu centienus ar mērķi palielināt bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību, tiek ieviests uz oglekļa korekcijas koeficientu balstīts mehānisms ilgtspējīgu atjaunīgo transporta degvielu izmantošanas sniegtā devuma pienācīgai uzskaitīšanai, izvērtējot jaunreģistrētu lielas noslodzes transportlīdzekļu atbilstību CO₂ emisiju samazināšanas prasībām.

Grozījums Nr. 26

Regulas priekšlikums 14.c apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14c) Atšķirībā no vieglo pasažieru automobiļu nozares komerciālie transportlīdzekļi ir būtiski un elastīgi rīki

preču un cilvēku pārvietošanai un joprojām ir būtiski svarīgi Eiropas ekonomikai. Bezemisiju transportlīdzekļu pieejamība cenas ziņā, mazāki braukšanas attālumi, ilgs uzlādes laiks un samazināta kravnesība ir elementi, kas varētu novērst strauju pāreju uz bezemisiju tehnoloģijām.

Grozījums Nr. 27

Regulas priekšlikums 14.d apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14d) Lai nodrošinātu strauju pāreju uz bezemisiju tehnoloģijām, ir jānodrošina vesels labvēlīgu nosacījumu kopums. Ļoti svarīgi ir nodrošināt klientiem vajadzīgos resursus, lai novērstu cenu atšķirību salīdzinājumā ar tradicionālajiem transportlīdzekļiem, un pietiekami blīvu un lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemērotu uzlādes un uzpildes infrastruktūru.

Grozījums Nr. 28

Regulas priekšlikums 14.e apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14e) Zaļās pārkārtošanās procesā būtu jāņem vērā arī sociālās dimensijas nozīme, lai nodrošinātu, ka jaunās tehnoloģijas neietekmē pieejamību cenas ziņā un pieejamību ikvienam. Pieņemot jaunus CO₂ standartus attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ir svarīgi ņemt vērā zaļās pārkārtošanās procesa ievērojamās ekonomiskās un sociālās sekas un vajadzību aizsargāt nodarbinātību un saglabāt Savienības rūpniecības konkurētspēju.

Grozījums Nr. 29

Regulas priekšlikums 14.f apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14f) Īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, kā šī pāreja ietekmēs mikrouzņēmumus, mazos un vidējos uzņēmumus (MVU) autobūves piegādes ķēdē un skartos reģionus un kopienas, kas intensīvas autobūves nozares klātbūtnes dēļ varētu būt neaizsargātākas.

Grozījums Nr. 30

Regulas priekšlikums 15. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15) Ņemot vērā kopējā kravas automobiļu parka neviendabīgo struktūru, nav iespējams pilnībā paredzēt, vai visos nišas lietojumos tehnoloģiju pilnveide būs tik ātra, lai nodrošinātu, ka izpūtēja nulles emisijas tehnoloģija ir dzīvotspējīga izvēle. Te varētu būt runa, piemēram, par lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanu tālsatiksmes pārvadājumos specifiskā teritoriālajā morfoloģijā un meteoroloģiskos apstākļos vai autobusu un kravas automobiļu izmantošanu kritiskiem drošības un drošuma lietojumiem, kuru izpildi nevar nodrošināt ar izpūtēja nulles emisijas tehnoloģijām. Konkrēto transportlīdzekļu īpatsvaram visā lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā vajadzētu būt nelielam. Ņemot vērā minētos apsvērumus, **2040. gada mērķrādītājā būtu jāparedz zināma rezerve, ar kuru tiktu ņemta vērā vēl nenotikusī tehnoloģiju pilnveide.**

(15) Ņemot vērā kopējā kravas automobiļu parka neviendabīgo struktūru, nav iespējams pilnībā paredzēt, vai visos nišas lietojumos tehnoloģiju pilnveide būs tik ātra, lai nodrošinātu, ka izpūtēja nulles emisijas tehnoloģija ir dzīvotspējīga izvēle. Te varētu būt runa, piemēram, par **īpaši lielas noslodzes un** lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanu tālsatiksmes pārvadājumos specifiskā teritoriālajā morfoloģijā un meteoroloģiskos apstākļos vai autobusu un kravas automobiļu izmantošanu kritiskiem drošības un drošuma lietojumiem, kuru izpildi nevar nodrošināt ar izpūtēja nulles emisijas tehnoloģijām. Konkrēto transportlīdzekļu īpatsvaram visā lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā vajadzētu būt nelielam. Ņemot vērā minētos apsvērumus, **pārskatot šo regulu, iespējamā mērķrādītāju pārskatīšanā būtu jāņem vērā šo transportlīdzekļu tehnoloģiskā attīstība. Ir svarīgi Savienības līmenī novērtēt lielas noslodzes transportlīdzekļu**

pilna aprites cikla CO₂ emisijas. Šajā nolūkā Komisijai ne vēlāk kā vienu gadu pēc šīs regulas stāšanās spēkā būtu jānovērtē iespēja izstrādāt vienotu Savienības metodiku Savienības tirgū laisto lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai. Komisijai būtu jāpieņem turpmāki pasākumi, tostarp attiecīgā gadījumā leģislatīvo aktu priekšlikumi.

Grozījums Nr. 31

Regulas priekšlikums 15.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15a) Īpaši smagas kombinācijas (EHC) ir transportlīdzekļi ar lielāku nekā standarta masu un bieži vien arī izmēriem. Lielākas lietderīgās slodzes dēļ tiem ir lielāki energoefektivitātes ieguvumi un mazāks relatīvais degvielas patēriņš salīdzinājumā ar caurmēra ES autofurģoniem. Taču pašreizējā aprēķina formulā, kas attiecas uz CO₂ HDV mērķrādītājiem, tas netiek ņemts vērā. Lai to labotu un reālāk atspoguļotu EHC emisijas, attiecīgi būtu jāgroza aprēķina formula.

Grozījums Nr. 32

Regulas priekšlikums 15.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15b) Pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām Komisijai atbilstības nolūkos saskaņā ar ES tiesību aktiem un Savienības klimatneitralitātes mērķi vēlākais vienu gadu pēc regulas stāšanās spēkā būtu jāiesniedz

priekšlikums tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu reģistrēšanai, kuri darbojas tikai ar CO₂ neitrālām degvielām.

Grozījums Nr. 33

Regulas priekšlikums 15.c apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15c) neitrālas degvielas, piemēram, biogāze, biodegviela vai sintētiskā degviela, jau šobrīd var ievērojami samazināt CO₂ emisijas un uzlabot gaisa kvalitāti, un tām ir būtiska nozīme pārkārtošanās procesā. Vienlaikus nākotnē tās var būt daļa no risinājuma gadījumos, kad ar elektroenerģiju vai ūdeņradi darbināma autofurgona izmantošana ir neiespējama vai sarežģīta.

Grozījums Nr. 34

Regulas priekšlikums 15.d apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15d) Ņemot vērā to, ka ievērojama daļa ES ražoto kravu automobiļu tiek eksportēti visā pasaulē un ka šī nozare ir pakļauta spēcīgai starptautiskai konkurencei, Eiropas ražotāju un piegādātāju, kas darbojas pasaules mērogā, vadošā loma rūpniecībā ir jāaizsargā un jānostiprina, pēc iespējas ievērojot tehnoloģiskās neitralitātes principu, kas ir būtiski, lai garantētu inovācijas spēju un konkurētspēju.

Grozījums Nr. 35

Regulas priekšlikums

15.e apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15e) Šim tiesību aktam ir būtiska nozīme, lai nodrošinātu bezemisiju transportlīdzekļu konkurētspēju salīdzinājumā ar transportlīdzekļiem, kas darbojas ar fosilo degvielu, pakāpeniski samazinot ekonomiskās atšķirības to starpā. Tomēr nolūkā samazināt izmaksas un padarīt bezemisiju transportu komerciāli dzīvotspējīgu izšķiroši svarīgs ir pienācīgs citu ES un valstu tiesību aktu, kā arī finanšu mehānismu un fondu sniegtais atbalsts.

Grozījums Nr. 36

Regulas priekšlikums 17. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(17) Tā kā no 2030. gada Savienības autoparka mērķrādītāji kļūs stingrāki, ražotājiem Savienības tirgū būs jālaiž ievērojami vairāk bezemisiju transportlīdzekļu. Šādā kontekstā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu (ZLEV) stimulēšanas mehānisms vairs neatbilst savam sākotnējam mērķim, un tas apdraudēs Regulas (ES) 2019/1242 iedarbīgumu. Tāpēc ZLEV stimulēšanas mehānisms no 2030. gada būtu jāatceļ.

svītrots

Pamatojums

Apsvēruma saglabā ZLEV.

Grozījums Nr. 37

Regulas priekšlikums 18. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(18) *Saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 15. panta 4. punktu ir izvērtēta iespēja ieņēmus no maksām par pārsniegtajām emisijām piešķirt konkrētam fondam vai relevantai programmai, un secinājums ir, ka tas būtiski palielinātu administratīvo slogu, bet nedotu tiešu labumu autobūves nozarei pārkārtošanās posmā. Tāpēc ieņēmumi no maksām par pārsniegtajām emisijām joprojām būtu jāuzskata par Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1242 8. panta 4. punktu.*

Grozījums Nr. 38

**Regulas priekšlikums
21. apsvērums – 1. daļa**

Komisijas ierosinātais teksts

Transportlīdzekļiem, uz kuriem neattiecas automobiļu tipa apstiprināšanas tiesību akti, piemēram, lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoriem, transportlīdzekļiem, kas **konstruēti un** izgatavoti bruņoto spēku vajadzībām, un kāpurķēžu transportlīdzekļiem, CO₂ emisijas netiek noteiktas, tāpēc minētajiem transportlīdzekļiem šajā regulā noteiktie CO₂ mērķrādītāji nav jāsasniedz.

Grozījums Nr. 39

**Regulas priekšlikums
21. apsvērums – 5. daļa**

Komisijas ierosinātais teksts

Profesionālie transportlīdzekļi, piemēram, atkritumvedēji, pašizgāzēji vai betona maisītāji, no ražotāju vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķina būtu jāatbrīvo arī

Grozījums

(18) Ieņēmumi no maksām par pārsniegtajām emisijām būtu jāuzskata par ieņēmumiem, kas piešķirti īpaši Sociālā klimata fonda budžeta pozīcijai "Atbalsts autobūves nozarei", lai nodrošinātu taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitrālu ekonomiku, mazinot jebkādu negatīvo ietekmi, ko pārkārtošanās rada nodarbinātībai autobūves nozarē visās skartajās dalībvalstīs, jo īpaši reģionos un kopienās, kurus pārkārtošanās skar visvairāk.

Grozījums

Transportlīdzekļiem, uz kuriem neattiecas automobiļu tipa apstiprināšanas tiesību akti, piemēram, lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoriem, transportlīdzekļiem, kas izgatavoti bruņoto **un drošības** spēku vajadzībām, un kāpurķēžu transportlīdzekļiem, CO₂ emisijas netiek noteiktas, tāpēc minētajiem transportlīdzekļiem šajā regulā noteiktie CO₂ mērķrādītāji nav jāsasniedz.

Grozījums

Profesionālie transportlīdzekļi, piemēram, atkritumvedēji, pašizgāzēji vai betona maisītāji, no ražotāju vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķina būtu jāatbrīvo arī

turpmāk.

turpmāk. *No otras puses, šīs regulas mērķiem un nolūkā noteikt, vai ražotājs nodrošina atbilstīgi īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītājiem, varētu izmantot bezemisiju un mazemisiju profesionālos transportlīdzekļus.*

Grozījums Nr. 40

Regulas priekšlikums 23. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(23) Sakarā ar jaunieviesto iespēju starp ražotājiem veikt transportlīdzekļu pārvietojumus un vajadzību piešķirt atbrīvojumu ražotājiem, kas ražo tikai nedaudzus transportlīdzekļus, Regulā (ES) 2019/1242 būtu jāpievieno termina "saistītu vienību grupa" definīcija, pēc būtības ievērojot terminoloģiju, kas izmantota Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/631²⁰ attiecībā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem.

svītrots

²⁰ *Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).*

Pamatojums

Ierosinātā pārvietojumu mehānisma starp uzņēmumiem, uz kuriem attiecas "saistītu vienību grupas" kritēriji, īstenošana radītu potenciālus tirgus izkropļojumus, jo tikai daži Eiropas ražotāji gūtu labumu no šā noteikuma. Turklāt šī metode radītu divus potenciālus dominējošus stāvokļus tirgū.

Grozījums Nr. 41

Regulas priekšlikums
24. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(24) Lai noteiktu pienākumus atsevišķiem ražotājiem, Savienības mēroga CO₂ samazināšanas mērķrādītāji jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu parkam būtu jāizsaka apakšgrupām specifiskos samazinājuma mērķrādītājos; apakšgrupas būtu jānosaka, ņemot vērā tajās ietilpstošo transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus.

Grozījums

(24) Lai noteiktu pienākumus atsevišķiem ražotājiem, Savienības mēroga CO₂ samazināšanas mērķrādītāji jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu parkam būtu jāizsaka apakšgrupām specifiskos samazinājuma mērķrādītājos; apakšgrupas būtu jānosaka, ņemot vērā tajās ietilpstošo transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus, **taču jāņem vērā arī iespējami piegādes kavējumi un atsevišķu transportlīdzekļu grupu novēlota laišana tirgū, kas saistīta ar atsevišķu sastāvdaļu piegādes grūtībām, kuras ražotāji nevar ietekmēt.**

Pamatojums

Ražotājiem nevajadzētu būt atbildīgiem par to, ka ārējas piegādes grūtības (piemēram, attiecībā uz pusvadītājiem) kavē atsevišķu transportlīdzekļu modeļu laišanu tirgū un attiecīgi ietekmē Eiropas autoparka apgādāšanu ar tīriem lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Grozījums Nr. 42

Regulas priekšlikums
27.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(27a) Zemās grīdas autobusi, kas reģistrēti tikai II klasē, ir paredzēti starppilsētu pārvadājumiem, un tos var skaidri identificēt. Ņemot vērā to starppilsētu ekspluatācijas profilus, uz tiem nevajadzētu attiecināt bezemisiju prasību, kas ir obligāta pilsētas autobusiem. Tā vietā II klases zemās grīdas transportlīdzekļi būtu jāuzskata par augstas grīdas starppilsētu transportlīdzekļiem un autobusiem.

Pamatojums

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Grozījums Nr. 43

Regulas priekšlikums 28. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(28) Bezemisiju un mazemisiju koeficients pēdējo reizi būtu jāpiemēro **2029.** gada pārskata periodam, **jo tiek uzskatīts, ka pēc minētā perioda šāds stimuls vairs nebūs vajadzīgs,** lai veicinātu bezemisiju transportlīdzekļu ienākšanu tirgū.

Grozījums

(28) Bezemisiju un mazemisiju koeficients pēdējo reizi būtu jāpiemēro **2039.** gada pārskata periodam, lai **turpinātu veicināt lielas noslodzes transportlīdzekļu sektora** bezemisiju transportlīdzekļu ienākšanu tirgū.

Pamatojums

Bezemisiju tehnoloģiju ienākšana tirgū HDV sektorā ir neskaidra un cieši saistīta ar veicinošo pamatnosacījumu pieejamību un patērētāju atsaucību. Regulā arī turpmāk būtu jāparedz zināma elastība, lai palīdzētu transportlīdzekļu ražotājiem popularizēt un pārdot jaunus bezemisiju transportlīdzekļus. Minēto iemeslu dēļ ZLEV koeficienta piemērošana būtu jāpagarina uz visu laikposmu, kamēr šī regula būs spēkā.

Grozījums Nr. 44

Regulas priekšlikums 30. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(30) Turklāt, lai stiprinātu jaunu bezemisiju tehnoloģiju izstrādi specializētos mazos un vidējos uzņēmumos, vajadzētu būt iespējai veikt bezemisiju transportlīdzekļu pārvietojumus arī starp nesavienotām struktūrām.

Grozījums

(30) Turklāt, lai stiprinātu jaunu bezemisiju tehnoloģiju izstrādi specializētos mazos un vidējos uzņēmumos, vajadzētu būt iespējai veikt bezemisiju transportlīdzekļu pārvietojumus arī starp nesavienotām struktūrām, ***kā arī veikt tādu transportlīdzekļu pārvietojumus, kuri pāraprīkoti par bezemisiju transportlīdzekļiem. Esošo transportlīdzekļu pāraprīkošana ir lieliska iespēja paātrināt pāreju uz bezemisiju mobilitāti izmaksefektīvā un resursefektīvā veidā.***

Grozījums Nr. 45

**Regulas priekšlikums
42.a apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(42a) Šīs regulas mērķis ir tehnoloģiski neitrālā veidā paātrināt pārkārtošanos uz oglekļneitrālu mobilitāti. Lai papildinātu centienus ar mērķi palielināt bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību, tiek ieviests uz oglekļa korekcijas koeficientu balstīts mehānisms ilgtspējīgu atjaunīgo transporta degvielu, tostarp biodegvielu, biomasas degvielu, kā arī RFNBO, izmantošanas sniegtā devuma pienācīgai uzskaitīšanai, izvērtējot jaunreģistrētu lielas noslodzes transportlīdzekļu atbilstību CO₂ emisiju samazināšanas prasībām.

Grozījums Nr. 46

**Regulas priekšlikums
42.b apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(42b) *Lai paātrinātu pārkārtošanos, tiek ieviests uz oglekļa korekcijas koeficientu balstīts mehānisms, kas atspoguļo CO₂ intensitāti un CO₂ neitrālo degvielu īpatsvaru.*

Grozījums Nr. 47

**Regulas priekšlikums
42.c apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(42c) *Tiek ieviesta jauna "CO₂ neitrālu degvielu" definīcija, lai atļautu izmantot Direktīvā (ES) 2018/2001 definētās atjaunīgās degvielas, arī biodegvielas, biogāzi, bioloģisko šķidro kurināmo, biomasas degvielas un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas vai reciklēta oglekļa degvielas.*

Grozījums Nr. 48

**Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 2. punkts – a apakšpunkts**
Regula (ES) 2019/1242
2. pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) *N1 transportlīdzekļi, kuri neietilpst Regulas (ES) 2019/631 darbības jomā, N2 un N3,*

b) *N2 transportlīdzekļi ar tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu virs 5 t un N3 transportlīdzekļi,*

Grozījums Nr. 49

**Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 2. punkts – a apakšpunkts**
Regula (ES) 2019/1242
2. pants – 1. punkts – ca apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ca) Šīs regulas vajadzībām to piemēro arī bezemisiju un mazemisiju profesionālajiem transportlīdzekļiem;

Grozījums Nr. 50

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – c apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

2. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.a Šīs regulas 3.a pantā noteiktie CO₂ emisiju mērķrādītāji neattiecas uz N3 kategorijas transportlīdzekļu 11., 12. un 16. grupu.

Grozījums Nr. 51

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – i apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

3. pants – 23.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

23.a) "CO₂ neitrālas degvielas" ir visas degvielas, ja izmantotās degvielas emisijas (reālās emisijas) uzskata par neto nulli un tādējādi šīs degvielas nerada nekādas neto siltumnīcefekta gāzu emisijas vai oglekļa pēdu, kā arī atbilst tehnoloģiskās neitralitātes principam un ilgtspējas kritērijiem, kā noteikts Direktīvā (ES) 2018/2001 un saistītajos deleģētajos aktos. Šādas degvielas cita starpā ir biodegvielas, biogāze, bioloģiskais šķidrums, kurināmais, biomasas degvielas un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas vai reciklēta oglekļa degvielas;

Grozījums Nr. 52

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3. punkts – i apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

3. pants – 23.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

23.b) "oglekļa korekcijas koeficients (CCF)" ir koeficients, ar kuru atbilstības novērtēšanai piemēro transportlīdzekļu CO₂ izplūdes gāzu emisiju korekciju, lai atspoguļotu siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti un CO₂ neitrālu degvielu īpatsvaru, kā definēts šīs regulas 3. panta 23.a punktā;

Grozījums Nr. 53

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/124

3.b pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1. Attiecībā uz I pielikuma 4.2. punktā minētajiem transportlīdzekļiem ražotāji nodrošina, ka to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā ir ievērots I pielikuma 4.3. punktā noteiktais bezemisiju transportlīdzekļu minimālais īpatsvars. Attiecībā uz jauniem pilsētas autobusiem bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars no 2030. gada pārskata perioda ir 100 %.

1. Attiecībā uz I pielikuma 4.2. punktā minētajiem transportlīdzekļiem ražotāji nodrošina, ka to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu parkā ir ievērots I pielikuma 4.3. punktā noteiktais bezemisiju transportlīdzekļu minimālais īpatsvars. Attiecībā uz jauniem pilsētas autobusiem bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars no 2030. gada pārskata perioda ir **80 % un atbilstīgi tirgum un veicinošiem nosacījumiem pakāpeniski palielinās līdz 100 %.**

Grozījums Nr. 54

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.a pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

b) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos 2030.–2034. gadā – par **45** %;

Grozījums

b) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos 2030.–2034. gadā – par **30** %;

Grozījums Nr. 55

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.a pants – 1. punkts – c apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

c) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos 2035.–2039. gadā – par **65** %;

Grozījums

c) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos 2035.–2039. gadā – par **50** %;

Grozījums Nr. 56

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.a pants – 1. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

d) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos no 2040. gada – par **90** %.

Grozījums

d) visām transportlīdzekļu apakšgrupām pārskata periodos no 2040. gada – par **75** %.

Grozījums Nr. 57

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Regula (ES) 2019/1242

3.c pants

Komisijas ierosinātais teksts

3.c pants

Grozījums

svītrots

Pamatojums

Publiskā iepirkuma vienību ziņā 3.c panta saturs nav skaidrs. Publisko iepirkumu nevajadzētu vēl vairāk sarežģīt situācijā, kad valstu iestādes jau tiecas uz zaļo pārkārtošanos. Ierosinātās prasības ir neskaidras un nesamērīgas attiecībā uz publiskā iepirkuma vienību uzdevumiem un pilnvarām. Sabiedriskā transporta iestādēm ir ļoti ierobežotas iespējas ietekmēt, piemēram, piegādes uzticamību vai rezerves daļu pieejamību.

Grozījums Nr. 58

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5. punkts

Regula (ES) 2019/1242

4. pants – 1. daļa – a punkts

Komisijas ierosinātais teksts

a) datus, kas paziņoti par ražotāja jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti iepriekšējā pārskata periodā; un

Grozījums

a) datus, kas paziņoti par ražotāja jaunajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti iepriekšējā pārskata periodā, ***tostarp bezemisiju un mazemisiju profesionālajiem transportlīdzekļiem***; un

Grozījums Nr. 59

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5.a punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/1242

4. pants – 1. daļa – ba punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

5.a) regulas 4. panta pirmajā daļā iekļauj šādu ba) punktu:

"ba) saskaņā ar I pielikuma 7. punktu (jauns) noteikto oglekļa korekcijas koeficienta (CCF) piemērošanu;"

Grozījums Nr. 60

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5.b punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/1242
4.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

5.b) Metodika tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu reģistrācijai, kuri darbojas tikai ar CO₂ neitrālām degvielām iekļauj šādu 4.a pantu:

"4.a pants

Pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām Komisija atbilstības nolūkos saskaņā ar ES tiesību aktiem un Savienības klimatneitralitātes mērķi vēlākais vienu gadu pēc regulas stāšanās spēkā izstrādā metodiku tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu reģistrēšanai, kuri darbojas tikai ar CO₂ neitrālām degvielām."

Grozījums Nr. 61

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts – a apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

5. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

No 2020. gada 1. jūlija un katram nākamajam pārskata periodam ***līdz 2029. gada pārskata periodam*** Komisija katram ražotājam nosaka bezemisiju un mazemisiju koeficientu iepriekšējam pārskata periodam.

No 2020. gada 1. jūlija un katram nākamajam pārskata periodam Komisija katram ražotājam nosaka bezemisiju un mazemisiju koeficientu iepriekšējam pārskata periodam.

Grozījums Nr. 62

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts – c apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

4. Ar bezemisiju un mazemisiju koeficientu ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas samazina par ne vairāk kā **3** %. N kategorijas bezemisiju transportlīdzekļu, neskaitot transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH piederīgos transportlīdzekļus, devums minētajā koeficientā ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas samazina par ne vairāk kā **1,5** %.

Grozījums

4. Ar bezemisiju un mazemisiju koeficientu ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas samazina par ne vairāk kā **10** %. N kategorijas bezemisiju transportlīdzekļu, neskaitot transportlīdzekļu apakšgrupām 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH piederīgos transportlīdzekļus, devums minētajā koeficientā ražotāja vidējās īpatnējās CO₂ emisijas samazina par ne vairāk kā **3** %.

Grozījums Nr. 63

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9. punkts – d apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

7. pants – 1. punkts – 4. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības, kas iegūtas 2025.–2039. gada pārskata periodos, attiecīgā gadījumā no viena pārskata perioda pārnēs uz nākamo pārskata periodu. ***Tomēr, ja kādas emisijas parādvienības ir atlikušas, tās 2029., 2034. un 2039. gada pārskata periodā nodzēš.***

Grozījums

Emisijas kredītvienības un emisijas parādvienības, kas iegūtas 2025.–2039. gada pārskata periodos, attiecīgā gadījumā no viena pārskata perioda pārnēs uz nākamo pārskata periodu.

Grozījums Nr. 64

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts – c apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

8. pants – 2. punkts – a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

a) ja kādā no ***2025.–2028. gada, 2030.–2033. gada, 2035.–2038. gada*** pārskata periodiem emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, pārsniedz 7. panta 1. punkta trešajā daļā minēto emisijas

Grozījums

a) ja kādā no pārskata periodiem emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, pārsniedz 7. panta 1. punkta trešajā daļā minēto emisijas parādvienību limitu;

parādvienību limitu;

Grozījums Nr. 65

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts – c apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

8. pants – 2. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) ja 2029., 2034., 2039. un 2040. gada pārskata periodā emisijas parādvienību summa, no kuras atskaitīta emisijas kredītvienību summa, ir pozitīva;

svītrots

Pamatojums

Ņemot vērā šajā regulā paredzēto ārkārtīgi augsto sodu līmeni, ražotājiem būtu jādod elastība ne tikai kredītvienību, bet arī parādvienību pārvešanā, nepiemērojot obligātu piecu gadu termiņu parādvienību nodzēšanai.

Grozījums Nr. 66

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts

Regula (ES) 2019/1242

13.f pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4. Administratīvo naudas sodu summas uzskata par ieņēmumiem **Savienības vispārējā budžetā.**

4. Administratīvo naudas sodu summas uzskata par ieņēmumiem, **kas piešķirti īpašai Sociālā klimata fonda budžeta pozīcijai "Atbalsts autobūves nozarei".**

Grozījums Nr. 67

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 18. punkts

Regula (ES) 2019/1242

15. pants – 1. daļa

Komisija **2028.** gadā izskata šīs regulas iedarbīgumu un ietekmi un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs izskatīšanas rezultātiem.

Komisija, **vēlākais, 2027.** gadā izskata šīs regulas iedarbīgumu un ietekmi un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs izskatīšanas rezultātiem.

Ziņojumam, ja nepieciešams, pievieno priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu. Līdz 2025. gada 31. decembrim un turpmāk katru gadu Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par veicinošajiem nosacījumiem, kas radīti, lai Savienības tirgus pieņemtu lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļus. Šajā ziņojumā Komisija cita starpā novērtē šādus elementus:

- a) lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļu reģistrācijas gadījumu skaits dalībvalstīs;*
- b) lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemērotas uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvērsana dalībvalstīs;*
- c) ceļu lietošanas maksu, kas noteiktas atkarībā no CO₂ emisiju apjoma, ieviešana dalībvalstīs;*
- d) kvotu vidējās cenas līmenis jaunajā emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, kas attiecas uz autotransportu;*
- e) citi pasākumi lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanas atbalstam.*

Ja tiek konstatēts, ka viens vai vairāki veicinošie nosacījumi, jo īpaši saskaņā ar b), c) vai d) punktu, neatbilst šīs regulas 3.a un 3.b pantā noteiktajiem transportlīdzekļu ražotāju mērķrādītājiem, šos mērķrādītājus pārskata un maksu par CO₂ emisiju pārsniegumu saskaņā ar šīs regulas 8. pantu atceļ.

Grozījums Nr. 68

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 18. punkts

Regula (ES) 2019/1242

15. pants – 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Komisija pēc iespējas drīzāk, bet ne vēlāk kā 2026. gada 31. decembrī publicē ziņojumu, kurā izklāsta vienotu Savienības metodiku Savienības tirgū laisto lielas noslodzes transportlīdzekļu pilna aprites cikla CO₂ emisiju novērtēšanai un saskaņotai datu paziņošanai. Komisija minēto novērtējumu nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei, tostarp attiecīgā gadījumā priekšlikumus par turpmākiem pasākumiem, piemēram, legīslatīvo aktu priekšlikumus.

Grozījums Nr. 69

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 19. punkts – a apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

17. pants

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Pilnvaras pieņemt 3.b pantā, 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem no [PB ieraksta šīs regulas spēkā stāšanās datumu].

Pilnvaras pieņemt 3.b pantā, 11. panta 2. punktā, **4.a pantā**, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem no [PB ieraksta šīs regulas spēkā stāšanās datumu].

Grozījums Nr. 70

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 19. punkts – a apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

17. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Pilnvaras pieņemt 3.b pantā, 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem no [PB ieraksta šīs regulas spēkā stāšanās datumu].

Grozījums

Pilnvaras pieņemt 3.b pantā, 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem no [PB ieraksta šīs regulas spēkā stāšanās datumu].

Komisija pieņem 3.b panta 2. punktā minētos deleģētos aktus ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc šīs regulas piemērošanas datuma.

Pamatojums

Grozījums nepieciešams, lai nodrošinātu juridisko noteiktību pilsētas autobusu iegādes gadījumā.

Grozījums Nr. 71

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 19. punkts – b apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

17. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu.

Grozījums

Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt **4.a pantā**, 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.e panta 4. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu.

Pamatojums

Komisijai atbilstības nodrošināšanas nolūkos tiek uzdots izstrādāt metodiku tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu reģistrēšanai, kuri darbojas tikai ar CO2 neitrālām degvielām.

Grozījums Nr. 72

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 19. punkts – c apakšpunkts

Regula (ES) 2019/1242

17. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

c) panta 6. punktā tekstu "11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā un 14. panta 1. punktā" aizstāj ar šādu: "11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā";

Grozījums

c) panta 6. punktā tekstu "11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā un 14. panta 1. punktā" aizstāj ar šādu: "**4.a pantā**, 11. panta 2. punktā, 13. panta 4. punkta otrajā daļā, 13.c panta 3. punktā, 13.d panta 2. punktā, 13.f panta 2. punktā un 14. panta 1. punktā";

Grozījums Nr. 73

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1. iedaļa – 1.1.2. punkts – tabula

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	
Transportlīdzekļu grupa saskaņā ar Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumu	Transportlīdzekļu apakšgrupa (sg), kas piešķirta šīs regulas vajadzībām
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD

34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE
<i>Grozījums</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Pamatojums

Šajā grozījumā ir labota drukas kļūda. Regulas (ES) 2017/2400 I pielikumā minēto 35C transportlīdzekļu grupu šajā regulā kļūdaini attiecinātu uz divām dažādām apakšgrupām – 35-FE un 39 FE. Tā vietā transportlīdzekļu grupa 39c būtu jāattiecina tikai uz transportlīdzekļu apakšgrupu 39-FE.

Grozījums Nr. 74

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1. iedaļa – 1.2. punkts

	<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	
Transportlīdzekļa kategorija	Šasijas konfigurācija	Kritēriji profesionāliem transportlīdzekļiem
N	Nedalīts	Lai papildinātu virsbūves kodu, kas norādīts atbilstības sertifikāta 38. ierakstā, izmanto vienu no šādiem Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma 2. papildinājumā uzskaitītajiem skaitļiem: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Vilcējs	Maksimālais ātrums nepārsniedz 79 km/h

Grozījums

Transportlīdzekļa kategorija	Šasijas konfigurācija	Kritēriji profesionāliem transportlīdzekļiem
N	Nedalīts	Lai papildinātu virsbūves kodu, kas norādīts atbilstības sertifikāta 38. ierakstā, izmanto vienu no šādiem Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma 2. papildinājumā uzskaitītajiem skaitļiem: 09, 10, 15, 16, 17 , 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;

Pamatojums

Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.

Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes

Grozījums Nr. 75

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. iedaļa – 1.2. punkts

Regula (ES) 2019/1242

I pielikums – 2. sadaļa

Komisijas ierosinātais teksts

1. Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa īpatnējo CO₂ emisiju aprēķins

Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v*, kas iedalīts apakšgrupā *sg*, vai tā primārā transportlīdzekļa īpatnējās emisijas (g/km) aprēķina atbilstoši šādai formulai:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

kur:

\sum_{mp} ir summa par visiem 2. tabulā uzskaitītajiem ekspluatācijas profiliem *mp*;

sg ir apakšgrupa, kurā jauns lielas noslodzes transportlīdzeklis *v* ir iedalīts atbilstoši šā pielikuma 1. iedaļai;

$W_{sg,mp}$ ir 2.1.1.–2.1.3. punktā norādītais ekspluatācijas profila svērums;

$CO2_{v,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* CO₂ emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam *mp*, paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu un normalizētas saskaņā ar III pielikumu;

$CO2p_{v,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* primārā transportlīdzekļa CO₂ emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam *mp* un paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu.

Bezemisiju mehāniskajiem transportlīdzekļiem $CO2_{v,mp}$ un $CO2p_{v,mp}$ ir 0.

Grozījums

2.1. Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa īpatnējo CO₂ emisiju aprēķins

Jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v*, kas iedalīts apakšgrupā *sg*, vai tā primārā transportlīdzekļa īpatnējās emisijas (g/km) aprēķina atbilstoši šādai formulai:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

kur:

\sum_{mp} ir summa par visiem 2. tabulā uzskaitītajiem ekspluatācijas profiliem *mp*;

sg ir apakšgrupa, kurā jauns lielas noslodzes transportlīdzeklis *v* ir iedalīts atbilstoši šā pielikuma 1. iedaļai;

$W_{sg,mp}$ ir 2.1.1.–2.1.3. punktā norādītais ekspluatācijas profila svērums;

$CO2_{v,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa *v* CO₂ emisijas (g/km), kas

noteiktas ekspluatācijas profilam mp, paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu un normalizētas saskaņā ar III pielikumu;

$CO2_{p,mp}$ ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v primārā transportlīdzekļa CO_2 emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp un paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu;

CCF_i ir oglekļa korekcijas koeficients degvielai vai degvielu maisījumam lietojumā i, kā definēts 3. panta 25. punktā un aprēķināts saskaņā ar šā pielikuma 7. punktu.

Bezemisiju mehāniskajiem transportlīdzekļiem $CO2_{v,mp}$ un $CO2_{p,mp}$ ir 0.

Grozījums Nr. 76

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. iedaļa – 2.1.1. punkts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>											
Transportlīdzekļu un apakšgrupa (sg)*	Ekspluatācijas profils (mp)**										
	RD L	RD R	LH L	LH R	UD L	UD R	REL, RER, LEL, LER	MU L	MU R	CO L	CO R
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
<i>Grozījums</i>											
Transportlīdzekļu un apakšgrupa (sg)*	Ekspluatācijas profils (mp)**										
	RD L	RD R	LH L	LH R	UD L	UD R	REL, RER, LEL, LER	MU L	MU R	CO L	CO R

53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0

Pamatojums

Lai labāk atspoguļotu šo transportlīdzekļu tipisko lietojumu, maina 53. grupas (kabīnes tipa vidējas kravas automašīnas) un 54. grupas (autofurgona tipa vidējas kravas automašīnas) ekspluatācijas profila svērumu ($W_{sg,mp}$). Lauka dati faktiski liecina, ka reģionālā sadalījuma profiliem ir lielāks īpatsvars salīdzinājumā ar laiku, ko šie transportlīdzekļi pavada pilsētas sadalījuma ciklos.

Grozījums Nr. 77

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. iedaļa – 2.2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

kur:

kur:

Σ_v ir summa par ražotāja visu apakšgrupai sg piederīgajiem jauno lielas noslodzes transportlīdzekļiem saskaņā ar 7.b panta noteikumiem;

Σ_v ir summa par ražotāja visu apakšgrupai sg piederīgajiem jauno lielas noslodzes transportlīdzekļiem, **arī bezemisiju un mazemisiju profesionālajiem transportlīdzekļiem**, saskaņā ar 7.b panta noteikumiem;

CO_{2v} ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v īpatnējās CO₂ emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;

CO_{2v} ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v īpatnējās CO₂ emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;

CO_{2pv} ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v primārā transportlīdzekļa īpatnējās CO₂ emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;

CO_{2pv} ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v primārā transportlīdzekļa

V_{sg}	ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā sg;		īpatnējās CO ₂ emisijas, kas noteiktas saskaņā ar 2.1. punktu;
$V_{pv_{sg}}$	ir to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā sg, kurus saskaņā ar 7.b pantu vidējo īpatnējo CO ₂ emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2.3. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO ₂ emisijas;	V_{sg}	ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu, arī bezemisiju un mazemisiju profesionālo transportlīdzekļu , skaits apakšgrupā sg;
PL_{sg}	ir apakšgrupas sg transportlīdzekļu vidējā lietderīgā slodze, kas noteikta saskaņā ar 2.5. punktu.	$V_{pv_{sg}}$	ir to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā sg, kurus saskaņā ar 7.b pantu vidējo īpatnējo CO ₂ emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2.3. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO ₂ emisijas;
PN_{sg}	ir apakšgrupas sg transportlīdzekļu vidējais pasažieru skaits, kas noteikts saskaņā ar 2.5. punktu.	PL_{sg}	ir apakšgrupas sg transportlīdzekļu vidējā lietderīgā slodze, kas noteikta saskaņā ar 2.5. punktu.
		PN_{sg}	ir apakšgrupas sg transportlīdzekļu vidējais pasažieru skaits, kas noteikts saskaņā ar 2.5. punktu.

Pamatojums

Profesionālie transportlīdzekļi arī turpmāk būtu jāizslēdz no šīs regulas darbības jomas. No otras puses, šīs regulas darbības joma būtu jāpaplašina tā, lai bezemisiju profesionālos transportlīdzekļus varētu uzskaitīt ražotāja īpatnējo CO₂ emisiju rādītājos pārskata periodā.

Grozījums Nr. 78

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. iedaļa – 2.3. punkts – 2.3.2. apakšpunkts – 1. daļa

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	<i>Grozījums</i>
2.3.2. 2025.–2029. gada pārskata periodi [...]	2.3.2. Pārskata periodi, sākot no 2025. gada [...]

Pamatojums

Būtu jāatzīmē, ka bezemisiju tehnoloģiju ienākšana tirgū HDV sektorā joprojām ir neskaidra un atkarīga no veicinošo pamatnosacījumu pieejamības un patērētāju atsaucības. Regulā arī turpmāk būtu jāparedz zināma elastība, lai palīdzētu transportlīdzekļu izgatavotājiem pārdot jaunus bezemisiju transportlīdzekļus. Šo iemeslu dēļ ZLEV koeficienta piemērošana būtu jāpagarina uz visu šīs regulas spēkā esības laiku un maksimālais ieguldījums no ZLEV koeficienta būtu jāpalielina.

Grozījums Nr. 79

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. iedaļa – 2.3. punkts – 2.3.3. apakšpunkts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	<i>Grozījums</i>
2.3.3. Pārskata periodi no 2030. gada ZLEV = 1	svītrots

Grozījums Nr. 80

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. iedaļa – 2.4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

[...]

kur:

$V_{zev_{sg}}$ ir ražotāja jauno bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā sg;

$V_{pv_{sg}}$ ir to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā sg, kurus saskaņā ar 7.b pantu vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2.3. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas;

V_{sg} ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā sg;

V ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits.

Grozījums

[...]

kur:

- $V_{zev_{sg}}$ ir ražotāja jauno bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā sg;
- $V_{pv_{sg}}$ ir to jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits apakšgrupā sg, kurus saskaņā ar 7.b pantu vidējo īpatnējo CO₂ emisiju aprēķinā, kas noteikts 2.2.3. punktā, ņem vērā, izmantojot to primāro transportlīdzekļu vidējās īpatnējās CO₂ emisijas;
- V_{sg} ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu, **arī bezemisiju un mazemisiju profesionālo transportlīdzekļu**, skaits apakšgrupā sg;
- V ir ražotāja jauno lielas noslodzes transportlīdzekļu, **arī bezemisiju un mazemisiju profesionālo transportlīdzekļu**, skaits.

Pamatojums

Profesionālie transportlīdzekļi joprojām būtu jāizslēdz no šīs regulas darbības jomas. Taču, runājot par bezemisiju tehnoloģijām, šie transportlīdzekļi, būs pirmie, ko laidīs tirgū (piemēram, sadzīves atkritumu savākšanai). Tālab regulas darbības joma būtu jāpaplašina tā, lai bezemisiju profesionālos transportlīdzekļus varētu uzskaitīt ražotāja īpatnējo CO₂ emisiju rādītājos konkrētajā pārskata periodā.

Grozījums Nr. 81

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. iedaļa – 2.7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2.7. Ražotāju vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, kā minēts 4. pantā

Katram ražotājam aprēķina šādas vidējās īpatnējās CO₂ emisijas.

2.7.1. Pārskata periodiem no 2019. līdz 2029. gadam:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Pārskata periodiem no 2025. gada:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kur:

\sum_{sg}	ir summa tajās apakšgrupās, kas ietvertas konkrēto vidējo īpatnējo CO ₂ emisiju aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu;
$ZLEV$	ir vērtība, kas noteikta saskaņā ar 2.3. punktu;
$share_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā.
zev_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā.
pv_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā.
MPW_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā.
$avgCO2_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā.
$avgCO2p_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā.
$rCO2_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā.

Grozījums

Ražotāju vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, kā minēts 4. pantā

Katram ražotājam aprēķina šādas vidējās īpatnējās CO₂ emisijas.

2.7.1. Pārskata periodiem no 2019. līdz 2029. gadam:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Pārskata periodiem no 2025. gada:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + a_{sg} \times avgCO2_{sg} \times$$

$share_{sgEHC}$)

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kur:

\sum_{sg}	ir summa tajās apakšgrupās, kas ietvertas konkrēto vidējo īpatnējo CO ₂ emisiju aprēķinā saskaņā ar 4.2. punktu;
$ZLEV$	ir vērtība, kas noteikta saskaņā ar 2.3. punktu;
$share_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā.
zev_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā.
pv_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.4. punktā.
MPW_{sg}	ir vērtība, kas noteikta 2.6. punktā.
$avgCO2_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā.
$avgCO2p_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 2.2. punktā.
$rCO2_{sg}$	ir vērtība, kas noteikta 3.1.2. punktā.
$share_{sgEHC}$	ir ražotāja jauno N3 kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvars sg apakšgrupā, ko atļauts izmantot EHC.

α_{sg} **ir kompensācijas koeficients, lai koriģētu EHC lielākas lietderīgās slodzes ietekmi uz ražotāja kravas automobiļiem atkarībā no vidējās ekspluatācijas maksimālās pieļaujamās kombinētās masas, izmantojot šādas formulas rezultāta svērto vērtību:**

$\alpha_{sg} =$ **1 + (-3/5*avgGVWsg comb 8x4-30)/100, 8x4 EHC kravas automobiļiem**

$\alpha_{sg} =$ **1 + (-3/5*avgGVWsg comb other 8x4+19)/100, citiem EHC kravas automobiļiem.**

$avgGVW_{sg comb}$ **ir ražotājam specifiskais vidējais ekspluatācijas laikā pieļaujamās kombinētās masas (tonnās) reģistrācijas valstī attiecīgajiem EHC kravas automobiļiem SG apakšgrupā, ja ir izpildīts šāds nosacījums:**

Aprēķinot CO₂ emisijas, kravas automobili, uz kuru attiecas šī regula, uzskata par EHC sastāvdaļu, ja kravas automobilis ietilpst N3 kategorijā un transportlīdzekļa kombinācijas ekspluatācijā maksimālā pieļaujamā masa reģistrācijas valstī pārsniedz 60 tonnas, un par to ir paziņots saskaņā ar IV pielikuma A daļas r) punktu.

Grozījums Nr. 82

Regulas priekšlikums

I pielikums – 3. iedaļa – 3.2. punkts – tabula

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	
Apakšgrupām piemērojamie atsauces periodi	
Transportlīdzekļu apakšgrupām kā atsauces periodus piemēro šādus pārskata periodus	
Transportlīdzekļu apakšgrupa sg	Tā gada pārskata periods, kas piemērojams kā atsauces periods
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Visas pārējās	2025
<i>Grozījums</i>	
Apakšgrupām piemērojamie atsauces periodi	
Transportlīdzekļu apakšgrupām kā atsauces periodus piemēro šādus pārskata periodus	
Transportlīdzekļu apakšgrupa sg	Tā gada pārskata periods, kas piemērojams kā atsauces periods
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<i>1s, 1,2, 3, 11, 12, 16</i>	<i>2020</i>
Visas pārējās	2025

Grozījums Nr. 83

Regulas priekšlikums

I pielikums – 4. iedaļa – 4.2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

4.2. Transportlīdzekļu apakšgrupas, kas ietvertas ražotāju vidējo īpatnējo CO₂ emisiju un īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķinā

Īpatnējo CO₂ emisiju CO₂(X), īpatnējo emisiju mērķrādītāju T(X) un CO₂ emisiju trajektorijas ET(X)_Y aprēķinā iekļauj šādas apakšgrupas sg.

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta a) apakšpunktu	kravas transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu un 3. punktu	pasažieru transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu	pasažieru transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām attiecas bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītāji saskaņā ar 3.b pantu
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Visas 1.1.1. un 1.1.3. punktā minētās transportlīdzekļu apakšgrupas.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Grozījums

- 4.2. Transportlīdzekļu apakšgrupas, kas ietvertas ražotāju vidējo īpatnējo CO₂ emisiju un īpatnējo emisiju mērķrādītāju aprēķinā

Īpatnējo CO₂ emisiju CO₂(X), īpatnējo emisiju mērķrādītāju T(X) un CO₂ emisiju trajektorijas ET(X)_γ aprēķinā iekļauj šādas apakšgrupas sg.

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta a) apakšpunktu	kravas transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu un 3. punktu	pasažieru transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām CO ₂ emisiju mērķrādītāji attiecas saskaņā ar 3.a panta 1. punkta b), c) un d) apakšpunktu	pasažieru transportlīdzekļu apakšgrupas, uz kurām attiecas bezemisiju transportlīdzekļu mērķrādītāji saskaņā ar 3.b pantu
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Visas 1.1.1. un 1.1.3. punktā minētās transportlīdzekļu apakšgrupas.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

	apakšgrupas.		
--	--------------	--	--

Pamatojums

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.

Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.

Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Grozījums Nr. 84

Regulas priekšlikums

I pielikums – 4. iedaļa – 4.3.1. punkts – tabula

Komisijas ierosinātais teksts

CO ₂ samazināšanas mērķrādītāji rf_{sg} un rfp_{sg}					
Apakšgrupas sg	Pārskata periodi pa gadiem				
		2025– 2029	2030–2034	2035– 2039	No 2040. g.
Vidēji smagie kravas automobiļi	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas automobiļi > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar 4x2 un 6x4 asu konfigurācijām	4-UD, 4- RD, 4-LH, 5-RD, 5- LH, 9-RD, 9-LH, 10- RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Smagie kravas	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %

automobiļi > 16 t ar īpašām asu konfigurācijām					
Tālsatiksmes <i>un starppilsētu</i> autobusi (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Tālsatiksmes autobusu primārie transportlīdzekļi (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Piekabes		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Puspiekabes		0	15 %	15 %	15 %

Grozījums

CO ₂ samazināšanas mērķrādītāji rf_{sg} un rfp_{sg}					
Apakšgrupas sg		Pārskata periodi pa gadiem			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	No 2040. g.
Vidēji smagie kravas automobiļi	53, 54	0	15 %	50 %	70 %
Smagie kravas automobiļi > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30 %	50 %	70 %
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar 4x2 un 6x4 asu konfigurācijām	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	30 %	50 %	70 %
Smagie kravas automobiļi > 16 t ar īpašām asu konfigurācijām	11, 12, 16	0	30 %	50 %	70 %
Tālsatiksmes autobusi (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD,	0	15 %	50 %	70 %

	34-C2, 34-C3, 34-DD				
Tālsatiksmes autobusu primārie transportlīdzekļi (rfp _{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
Piekabes		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Puspiekabes		0	15 %	15 %	15 %

Pamatojums

Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.

In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

Grozījums Nr. 85

Regulas priekšlikums

I pielikums – 4. iedaļa – 4.3.2. punkts – tabula

Komisijas ierosinātais teksts					
Bezemisiju transportlīdzekļu mandāti zevM _{sg}					
Apakšgrupas _{sg}		Pārskata periodi pa gadiem			
		Pirms 2030. g.	2030–2034	2035–2039	No 2040. g.
Smagie pilsētas autobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-	0	100 %	100 %	100 %

	FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2				
<i>Grozījums</i>					
Bezemisiju transportlīdzekļu mandāti zevM _{sg}					
Apakšgrupas sg	Pārskata periodi pa gadiem				
		Pirms 2030. g.	2030– 2034	2035–2039	No 2040. g.
Smagie pilsētas autobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	80 %	100 %	100 %

Pamatojums

A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.

In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.

Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban buses and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment

Grozījums Nr. 86

Regulas priekšlikums I pielikums – 7. iedaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

7. OGLEKĻA KOREKCIJAS KOEFICIENTA (CCF) APRĒĶINĀŠANA

Katrai degvielai vai degvielu maisījumam i CCF aprēķina pēc šādas metodes:

7.1. CO₂ neitrālām degvielām, kas definētas 3. panta 25. punktā un ko izmanto saskaņā ar 4.a pantu, CCF_i = 1;

7.2. degvielām, kas nav CO₂ neitrālas degvielas, CCF_i = 0;

7.3. CO₂ neitrālu degvielu un tādu degvielu maisījumiem, kas nav CO₂ neitrālas degvielas, CCF aprēķina pēc šādas formulas:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

kur

CCF_i ir oglekļa korekcijas koeficients konkrētam tradicionālās un CO₂ neitrālas degvielas maisījumam i;

SHARES_{n,i} ir atjaunīgās degvielas i procentuālā attiecība, kas paziņota Īpatsvaru datubāzē, attiecināta uz pēdējo pieejamo pārskata periodu n un aprēķināta kā vidējais īpatsvars visās ES dalībvalstīs;

SHARES_{n-1,i} ir atjaunīgo degvielu procentuālā attiecība, par ko ziņots Shares datubāzē, kas attiecas uz otro pēdējo pieejamo pārskata periodu n un ko aprēķina kā vidējo īpatsvaru visās ES dalībvalstīs.

Īpatsvaru datubāze ir pieejama vietnē:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Pamatojums

Ar regulu būtu jāievieš stabils un pārredzams oglekļa korekcijas koeficients bezemisiju un mazemisiju degvielai. Tas nemainītu regulas vispārējo pieeju, bet palīdzētu novērst tikai izpūtēja pieejas nepilnības un atzīt transportlīdzekļu un to izmantoto degvielu siltumnīcefekta gāzu faktisko pēdas nospiedumu.

Grozījums Nr. 87

Regulas priekšlikums

III pielikums – 1. iedaļa – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v **primārā transportlīdzekļa** CO₂ emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp un paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu;

Grozījums

ir jauna lielas noslodzes transportlīdzekļa v CO₂ emisijas (g/km), kas noteiktas ekspluatācijas profilam mp un paziņotas saskaņā ar 13.a un 13.b pantu;

Pamatojums

Ar šo grozījumu tiek labota kļūda – reportCO2_v_mp definīcijai III pielikumā būtu jāattiecas tikai uz pabeigtu transportlīdzekli. Primāro transportlīdzekļu CO₂ emisijas netiek koriģētas attiecībā uz to pasažieru skaitu, jo visi attiecīgās apakšgrupas primārie transportlīdzekļi tiek simulēti ar vienu un to pašu pasažieru skaitu. Tas ir redzams arī no CO2p_v_mp definīcijām I pielikuma 2.1. punktā, kurā nav atsauces uz III pielikumu koriģēšanas nolūkā.

Grozījums Nr. 88

Regulas priekšlikums

IV pielikums – A daļa – qa punkts (jauns)

Regula (ES) 2019/1242

IV pielikums – qa punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

qa) maksimālā masa N3 kategorijas kravas automobilim EHC, kas minēts I pielikuma 2.7.2. punktā, kravas automobiļa reģistrācijas valstī, ja kravas automobilis ir savienots ar vienu vai vairākām puspiekabēm / jūgstieņa piekabēm;

ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA

Virsraksts	Grozījumu izdarīšana Regulā (ES) 2019/1242 attiecībā uz CO ₂ emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un Regulas (ES) 2018/956 atcelšana
Atsauces	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ENVI 29.3.2023
Atzinumu sniedza Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 29.3.2023
Atzinuma sagatavotājs Iecelšanas datums	Andris Ameriks 19.4.2023
Izskatīšana komitejā	24.5.2023
Pieņemšanas datums	19.9.2023
Galīgais balsojums	+: 29 –: 11 0: 3
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Aizstājēji (209. panta 7. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Focchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Zlotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas

ATBILDĪGĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA

Virsraksts	Grozījumu izdarīšana Regulā (ES) 2019/1242 attiecībā uz CO2 emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un Regulas (ES) 2018/956 atcelšana			
Atsauces	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
Datums, kad iesniedza EP	15.2.2023			
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ENVI 29.3.2023			
Komitejas, kurām lūgts sniegt atzinumu Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
Komitejas, kurām lūgts sniegt atzinumu Lēmuma datums	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
Referenti Iecelšanas datums	Bas Eickhout 1.10.2023			
Aizstātie referenti	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
Izskatīšana komitejā	26.4.2023	26.6.2023		
Pieņemšanas datums	24.10.2023			
Galīgais balsojums	+: –: 0:	48 36 1		
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Fiocchi, Heléne Fritzon, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsik, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylis, Marina Measure, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O'Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyragi, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Stelios Kympouropoulos, Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			
Aizstājēji (209. panta 7. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria Noichl, Rob Rookoen			

Iesniegšanas datums

30.10.2023

**ATBILDĪGĀS KOMITEJAS
GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA**

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjård
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Heléne Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Nikos Papandreou, Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Marina Measure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kympouropoulos, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolores Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Maria Spyrali, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas