



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 11.7.2012.
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

**ar ko groza Regulu (EK) Nr. 443/2009, lai noteiktu kārtību, kādā jāsasniedz jaunu
vieglo automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas mērķis 2020. gadam**

{SWD(2012) 213 final}
{SWD(2012) 214 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Vispārīgais konteksts

ES ir izvirzījusi mērķi ierobežot pasaules klimata pārmaiņas tā, lai temperatūras pieaugums nepārsniegtu 2 °C salīdzinājumā ar pirmsrūpniecības laikmeta līmeni. Lai to panāktu, globālajām emisijām 2020. gadā jāsasniedz augstākais apjoms, un līdz 2050. gadam tās jāsamazina vismaz par 50 %, salīdzinot ar 1990. gada rādītājiem. Eiropadome ir apstiprinājusi ES mērķi līdz 2050. gadam samazināt emisijas par 80–95 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, ņemot vērā samazinājumu, kas attīstītajām valstīm jāsasniedz kā grupai.

Īstenojot pašreizējo rīcībpolitiku, līdz 2050. gadam siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas izdotos samazināt tikai par aptuveni 40 %. Komisijas “Ceļvedī virzībai uz konkurētspējīgu ekonomiku ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni 2050. g.”¹ izklāstīts, kā sasniegt 2050. gada mērķi, visrentablākajā veidā samazinot iekšzemes emisijas par 80 %. Ceļvedī norādīts, ka katrai ekonomikas nozarei jānodrošina savs ieguldījums un – atkarībā no scenārija – transporta emisijām, salīdzinot ar 1990. gada līmeni, 2030. gadā jābūt no +20 % līdz –9 % un līdz 2050. gadam jāsamazinās par 54–67 %².

Tā kā citu nozaru radītās emisijas vispār samazinās, autotransports ir viens no retajiem sektoriem, kurā emisijas ir strauji palielinājušās. No 1990. līdz 2008. gadam autotransporta radīto emisiju apjoms pieauga par 26 %. 2008. gadā apmēram 70 % no transporta CO₂ emisijām radīja tieši autotransports³. Rezultātā tas ir otrais lielākais SEG emisiju avots ES, un tajā rodas apmēram viena piektdaļa ES kopējo CO₂ emisiju.

2011. gada martā Komisija pieņēma dokumentu “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”. Tajā izklāstīta transporta stratēģija, kas palīdzēs transporta radītās SEG emisijas līdz 2050. gadam samazināt par 60 %.

• Regula

Regulā (EK) Nr. 443/2009 ir noteikta pamatsistēma, kā līdz 2020. gadam samazināmas CO₂ emisijas no jauniem vieglajiem automobiļiem. Regula paredz darboties divos posmos. Pirmajam laikposmam līdz 2015. gadam ir noteikta kārtība, kādā jāsasniedz mērķis. Otrajam laikposmam līdz 2020. gadam mērķi nav iespējams sasniegt, ja netiek ieviesta vajadzīgā kārtība, kas jānosaka regulas pārskatīšanā. Šis mērķis tika noteikts koplēmuma procedūrā, un pārskatīšana uz to neattiecas.

Ja kārtība netiktu noteikta vai īstenota, tas nelabvēlīgi ietekmētu transportlīdzekļu ražotājus un rezerves daļu piegādātājus, kam vajadzīga noteiktība attiecībā uz tehnoloģiju un transportlīdzekļiem, kas ir priekšnoteikums mērķa sasniegšanai.

¹ COM(2011) 0112 galīgā redakcija.

² Ņemot starptautiskā jūras transporta emisijas.

³ “EU transport in figures 2011”, Eiropas Komisija.

Kārtība nosaka īstenošanas aspektus, kas ietekmē veidu, kā tiek sasniegts emisiju mērķis. Galvenie noteikumi pašreizējā regulā ir robežvērtību līkne, kas ir atkarīga no lietderības parametra, un funkcija, kas attēlo sakarību starp lietderības parametru un CO₂ emisijām (nosaka līknes formu un slīpumu). Citi kārtības aspekti ir maksa par pārsniegtajām emisijām, ekoinovācijas, atkāpes, noteikumi par apvienošanas grupā, mērķu pakāpeniska ieviešana un superkredītu piešķiršana ierobežotā laikposmā.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

- *Neatkarīgu ekspertu atzinums*

Ārējais pētījums “Atbalsts Regulas (EK) Nr. 443/2009 par CO₂ emisijām no vieglajiem kravas automobiļiem pārskatīšanā” (“Support for the revision of Regulation (EC) 443/2009 on CO₂ emissions from cars”⁴) ir nodrošinājis svarīgāko analīzi, kas ir šā priekšlikuma pamatā. Tajā novērtētas dažādas kārtības un to izmaksas. Lai novērtētu 2020. gadam izvirzīto mērķu vispārējo ietekmi, ir izmantots modelis PRIMES-TREMOVE.

- *Apspriešanās ar ieinteresētajām personām*

Ar ieinteresētajām personām oficiāli apspriedās, izmantojot tiešsaistes aptauju un rīkojot ieinteresēto personu tikšanos. Ieinteresēto personu izteiktie viedokļi ir ņemti vērā, novērtējot dažādās iespējas, kā regulēt CO₂ emisijas no vieglajiem automobiļiem.

– Sabiedriskā apspriešanās

Apspriešanās tiešsaistē norisinājās 2011. gada rudenī. Kopumā atbildes skaidri liecināja par to, ka transportlīdzekļu radīto emisiju regulēšana ir svarīga, tai būtu jānotiek saskaņā ar ilgtermiņa SEG mērķiem, jābūt balstītai uz jaunu transportlīdzekļu vidējām emisijām un tehnoloģiju ziņā neitrālai. Pamatīgi atšķīrās domas par to, vai pašreizējie tiesību akti darbojas labi. Galvenais iemesls, šķiet, ir fakts, ka, pēc daudzu domām, pašreizējie tiesību akti nenodrošina pietiekamu stabilitāti. Lielā mērā tiek atbalstīta vajadzība noteikt mērķus laikposmam pēc 2020. gada, neraugoties uz citiem pasākumiem, kurus varētu īstenot. Sabiedriskās apspriešanās rezultāti ir apkopoti un publiskoti⁵.

– Ieinteresēto personu tikšanās

Ieinteresēto personu tikšanās norisinājās 2011. gada 6. decembrī. Tajā iepazīstināja ar pabeigto pētījumu, ir publicētas tikšanās prezentācijas un diskusiju kopsavilkums⁶. Dalībnieki neizteica būtiskus iebildumus pret sniegto analīzi; NVO norādīja, ka būtu jāizvirza stingrāki mērķi, jo izmaksas ir mazākas, nekā sākotnēji domāts.

Ietekmes novērtējums

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm.

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm.

Ir sagatavots kopīgs ietekmes novērtējums par šo priekšlikumu un līdzvērtīgu priekšlikumu par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 510/2011. Ir izvēlēta plaša pieeja, lai noteiktu politikas risinājumu, kurš aptver saistībā ar tiesību aktiem un to īstenošanu radušos jautājumus un jautājumus, kas izvērtēti pētījumos, kuros analizēta iespējamā pieeja tiesību aktu efektivitātes uzlabošanā. Tika analizēti šādi aspekti:

- a) iespēja nedarīt neko;
- b) kārtība, kādā jāsasniedz attiecībā uz vieglajiem automobiļiem izvirzītais mērķis;
- c) vienkāršošana un administratīvā sloga mazināšana;
- d) pielāgošanās jaunajam testa ciklam;
- e) laikposmam pēc 2020. gada paredzēto tiesību aktu forma un stingrība.

Pamatojoties uz analīzi par ietekmi uz ekonomiku, vidi un sabiedrību, ietekmes novērtējumā izdarīti šādi secinājumi.

- Lietderības parametram arī turpmāk vajadzētu būt vieglo automobiļu masai; robežvērtību līknei arī turpmāk jābūt lineārai.
- Pierādījumi liecina, ka būtu jānosaka relatīvi neliels līknes slīpums, lai mazinātu tirgus kropļojumus.
- Maksa par pārsniegtajām emisijām būtu jā saglabā pašreizējā apmērā EUR 95 uz g/km un vienu transportlīdzekli.
- Regula būtu jāatjaunina, lai to saskaņotu ar Lisabonas līgumu.
- Atkāpes procedūra būtu jāvienkāršo, ieviešot mazapjoma ražotājiem piemērojamu *de minimis* atbrīvojumu no pienākuma noteikt CO₂ emisiju mērķi. Turklāt būtu jāpieļauj lielāka elastība attiecībā uz termiņu, kādā piešķir atkāpes mazapjoma ražotājiem.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

ES jau ir rīkojusies šajā jomā, kad tā, pamatojoties uz Līguma nodaļu par vidi, pieņēma Regulu (EK) Nr. 443/2009. Arī vienotais tirgus dod iemeslus rīkoties ES, nevis dalībvalsts līmenī, lai nodrošinātu kopīgas prasības visā ES un tādējādi mazinātu izmaksas ražotājiem.

Pieņemot priekšlikumu, nebūs jāatceļ spēkā esoši tiesību akti.

Ierosināto pasākumu kopsavilkums

Ar šo priekšlikumu groza regulu, lai noteiktu kārtību, kādā līdz 2020. gadam jāsasniedz jaunu vieglo automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas mērķis 95 g CO₂/km. Galvenie ieviestie noteikumi ir šādi.

- Lietderības parametrs arī turpmāk ir darba kārtībā esoša transportlīdzekļa masa.

- Robežvērtību līkne arī turpmāk ir lineāra līkne ar slīpumu 60 % salīdzinājumā ar bāzes autoparku, kas arī turpmāk ir 2006. gada autoparks un atbilst 2015. gada robežvērtību līknei.
- Attiecībā uz vieglajiem automobiļiem, kuru emisijas nepārsniedz 35 g CO₂/km, 2020.–2023. gada laikposmam ir paredzēti superkredīti ar reizinātāju 1,3, kurus šīs shēmas darbības laikā piemēro ne vairāk kā 20 000 katra ražotāja transportlīdzekļu.
- Ir atjaunināts 2020. gada mērķis, kas atbilstīgi atkāpei piemērojams specifisku modeļu ražotājiem.
- Ražotāji, kas ir atbildīgi par mazāk nekā 500 reģistrētiem jauniem vieglajiem automobiļiem gadā, ir atbrīvoti no pienākuma noteikt CO₂ emisiju mērķi.
- Ir atļauta lielāka elastība attiecībā uz termiņiem, kādā pieņemami lēmumi par atkāpju piešķiršanu mazapjoma ražotājiem.
- Ekoinovācijas tiek saglabātas arī tad, kad ieviesta pārskatīta testa procedūra.
- Ir saglabāta pašreizējā maksa par pārsniegtajām emisijām EUR 95 uz g/km un vienu transportlīdzekli.
- Ir atjaunināti komitejas procedūras noteikumi, lai tie būtu saskaņā ar Lisabonas līgumu.

Tā kā nozare gūst labumu no norādījumiem par regulatīvo režīmu, kas būtu piemērojams pēc 2020. gada, priekšlikumā noteikts, ka nākamā pārskatīšana jāveic vēlākais 2014. gada 31. decembrī.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikumam nav vajadzīgi papildu finanšu resursi.

5. IZVĒLES ELEMENTI

- Pārbaude, pārskatīšana un turpināmība

Priekšlikumā ietverta pārskatīšanas klauzula.

- Eiropas Ekonomikas zona

Ierosinātais tiesību akts attiecas uz EEZ jautājumu, un tāpēc tas būtu jāattiecina uz Eiropas Ekonomikas zonu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko groza Regulu (EK) Nr. 443/2009, lai noteiktu kārtību, kādā jāsasniedz jaunu vieglo automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas mērķis 2020. gadam

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁷,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁸,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Regulā (EK) Nr. 443/2009, ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem⁹, konkrēti, tās 13. panta 5. punktā, Komisijai prasīts pārskatīt kārtību, kādā līdz 2020. gadam izmaksu ziņā efektīvi jāsasniedz 95 g CO₂/km mērķis, jo īpaši I pielikumā iekļauto formulu un 11. pantā paredzētās atkāpes. Ir izvirzīta prasība, lai priekšlikums par regulas grozīšanu pēc iespējas mazāk ietekmētu konkurenci, atbilstu sociālās vienlīdzības principiem un būtu ilgtspējīgs.
- (2) Ir lietderīgi precizēt, ka nolūkā verificēt atbilstību 95 g CO₂/km mērķim CO₂ emisijas būtu jāturpina mērīt saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai¹⁰ un tās īstenošanas pasākumiem, kā arī inovatīvām tehnoloģijām.
- (3) Atzīstot augstās izmaksas par pētniecību un izstrādi un vienības ražošanas izmaksas, kas saistītas ar tādu transportlīdzekļu pirmajām paaudzēm, kuri rada minimālas

⁷ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁸ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁹ OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.

¹⁰ OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

oglekļa dioksīda emisijas, ir lietderīgi to komercializācijas sākumposmos pagaidu kārtā un ierobežotā mērā paātrināt un atvieglot to ieviešanas procesu Savienības tirgū.

- (4) Atzīstot nesamērīgo ietekmi uz mazākajiem ražotājiem, kura saistīta ar atbilstību īpatnējo emisiju mērķiem, kas noteikti, pamatojoties uz transportlīdzekļa lietderību, lielo administratīvo slogu, kuru uzliek atkāpes procedūra, un tikai nelielos ieguvumus, ko CO₂ samazinājuma ziņā rada šo ražotāju pārdotie transportlīdzekļi, ražotāji, kuri ir atbildīgi par mazāk nekā 500 jauniem vieglajiem automobiļiem gadā, ir izslēgti no īpatnējo emisiju mērķa un maksas par pārsniegtajām emisijām piemērošanas jomas.
- (5) Procedūra, saskaņā ar kuru piešķir atkāpi mazapjoma ražotājiem, ir jāvienkāršo, lai pieļautu lielāku elastību attiecībā uz termiņu, kādā ražotājiem jāiesniedz pieteikums par atkāpes piemērošanu un Komisijai jāpieņem lēmums par tās piešķiršanu.
- (6) Procedūra, saskaņā ar kuru piešķir atkāpes specifisku modeļu ražotājiem, būtu jāturpina attiecībā uz 2020. gadu. Tomēr, lai nodrošinātu to, ka samazinājums, kuru pieprasa īstenot specifisku modeļu ražotājiem, atbilstu lielapjoma ražotāju īstenojamam samazinājumam, no 2020. gada būtu jāpiemēro mērķis, kas ir par 45 % mazāks nekā specifisku modeļu ražotāju vidējās īpatnējās emisijas 2007. gadā.
- (7) Lai automobiļu nozarei dotu iespēju veikt ilgtermiņa ieguldījumus un inovāciju, ir vēlams sniegt norādījumus par to, kā šī regula būtu jāgroza attiecībā uz laikposmu pēc 2020. gada. Šiem norādījumiem būtu jābalstās uz novērtējumu par vajadzīgo samazinājuma tempu, kas atbilst Savienības ilgtermiņa mērķiem klimata jomā, un par ietekmi rentablas automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas tehnoloģijas izstrādē. Tāpēc ir vēlams, lai šie aspekti tiktu pārskatīti, Komisija sniegtu ziņojumu un attiecīgā gadījumā nāktu klajā ar priekšlikumiem par mērķiem laikposmam pēc 2020. gada.
- (8) Regulā noteikts, ka Komisijai jāveic ietekmes novērtējums, lai pārskatītu testa procedūras ar mērķi adekvāti atspoguļot automobiļu reālo situāciju CO₂ emisiju jomā. Šis darbs norisinās, ANO Eiropas Ekonomikas komisijā izstrādājot vieglajiem transportlīdzekļiem paredzēto pasaules mēroga testa procedūru, taču tas vēl nav pabeigts. Ņemot to vērā, Regulas (EK) Nr. 443/2009 I pielikumā ir noteiktas emisiju robežvērtības 2020. gadam, ko mēra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulas (EK) Nr. 692/2008 XII pielikumu. Kad testa procedūras tiek grozītas, I pielikumā noteiktās robežvērtības būtu jākorrigē, lai nodrošinātu salīdzināmu stingrību attiecībā uz ražotājiem un transportlīdzekļu klasēm.
- (9) Ir lietderīgi koriģēt Regulas (EK) Nr. 443/2009 3. panta 2. punkta formulējumu, lai nodrošinātu to, ka jēdziens “saistīti uzņēmumi” ir saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti Padomes 2004. gada 20. janvāra Regulā (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju¹¹, kā arī ar 3. panta 2. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 11. maija Regulā (ES) Nr. 510/2011 par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravas automobiļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju vieglo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai¹².
- (10) Regulā (EK) Nr. 443/2009 Komisijai ir piešķirtas pilnvaras īstenot dažus regulas noteikumus saskaņā ar procedūrām, kas noteiktas Padomes 1999. gada 28. jūnija

¹¹ OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.

¹² OV L 145, 31.5.2011., 1. lpp.

Lēmumā 1999/468/EK¹³. Pēc Lisabonas līguma stāšanās spēkā šīs pilnvaras jāaskaņo ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. un 291. pantu.

- (11) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Regulas (EK) Nr. 443/2009 īstenošanā, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu¹⁴.
- (12) Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus, lai papildinātu noteikumus par atkāpēm no īpatnējo emisiju mērķiem, grozītu prasības par datiem CO₂ emisiju monitoringa vajadzībām un I pielikumā iekļautās formulas īpatnējo CO₂ emisiju aprēķināšanai pielāgotu transportlīdzekļa masas izmaiņām un izmaiņām reglamentētajā testa procedūrā īpatnējo CO₂ emisiju mērīšanai, kas minēta Regulā (EK) Nr. 715/2007. Ir īpaši būtiski, lai Komisija sagatavošanās darba laikā rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina attiecīgo dokumentu vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (13) Ir lietderīgi nemainīt pieeju, saskaņā ar kuru mērķi nosaka, pamatojoties uz lineāru sakarību starp automobiļa lietderību un tā CO₂ emisiju mērķi, kas izteikts ar I pielikumā iekļauto formulu, jo tas ļauj saglabāt dažādību vieglo automobiļu tirgū un ražotāju spēju apmierināt dažādas patērētāju vajadzības un tādējādi novērst nepamatotus tirgus kropļojumus.
- (14) Komisija ir novērtējusi datu par balstvirsmām pieejamību un to izmantošanu par lietderības parametru I pielikumā iekļautajās formulās. Šie dati ir pieejami, un ietekmes novērtējumā ir novērtēts to potenciālais izmantojums; pamatojoties uz minēto novērtējumu, ir secināts, ka lietderības parametram, ko izmanto formulā 2020. gadam, vajadzētu būt masai. Tomēr nākamajā pārskatīšanā būtu jāizvērtē zemākās izmaksas un priekšrocības, ko radītu pāreja uz balstvirsmas izmantošana par lietderības parametru.
- (15) Tāpēc būtu attiecīgi jāgroza Regula (EK) Nr. 443/2009,
- IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 443/2009 groza šādi:

- (1) regulas 1. panta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Ar šo regulu attiecībā uz jaunu vieglo automobiļu vidējām emisijām, ko mēra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulas (EK) Nr. 692/2008 XII pielikumu

¹³ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

¹⁴ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

un tās īstenošanas pasākumiem, kā arī inovatīvām tehnoloģijām, nosaka mērķi 95 g CO₂/km, kurš jāpiemēro no 2020. gada.”;

- (2) regulas 2. pantā pievieno šādu 4. punktu:

“4. Šīs regulas 4. pants, 8. panta 4. punkta b) apakšpunkts, 9. pants un 10. panta 1. punkta a) un c) apakšpunkts neattiecas uz ražotāju, kurš kopā ar visiem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par mazāk nekā 500 jauniem vieglajiem automobiļiem, kas ES reģistrēti iepriekšējā kalendāra gadā.”;

- (3) regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunkta pirmo ievilkumu aizstāj ar šādu:

“- vairāk nekā puse balsu vai”;

- (4) pēc 5. panta iekļauj šādu pantu:

“5.a pants

Superkredīti saistībā ar 95 g CO₂/km mērķi

1. Aprēķinot vidējās īpatnējās CO₂ emisijas, katru jaunu vieglo automobili, kuram īpatnējās CO₂ emisijas nepārsniedz 35 g CO₂/km, skaita kā 1,3 vieglos automobiļus 2020.–2023. gada laikposmā un kā 1 vieglo automobili, sākot no 2024. gada.

2. Jaunu vieglo automobiļu maksimālais skaits, kas jāņem vērā, piemērojot 1. punktā noteiktos reizinātājus, 2020.–2023. gada laikposmā nepārsniedz kopējo skaitu 20 000 jaunu reģistrētu vieglo automobiļu katram ražotājam.”;

- (5) regulas 8. panta 9. punktu aizstāj ar šādu:

“9. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par monitoringa un datu paziņošanas procedūrām saskaņā ar šo pantu un par II pielikuma piemērošanu. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Komisija saskaņā ar 14.a pantu var pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu II pielikumu attiecībā uz datu prasībām un datu parametriem.”;

- (6) regulas 9. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus pasākumus 1. punktā minētās maksas par pārsniegtajām emisijām iekasēšanai. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

- (7) regulas 11. pantu groza šādi:

a) panta 3. punkta pēdējo teikumu svītro;

b) panta 4. punkta otrās daļas b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) ja pieteikums ir saistīts ar I pielikuma 1. punkta a) un b) apakšpunktu, mērķi, kurš ir 25 % samazinājums no vidējām īpatnējām CO₂ emisijām

2007. gadā, vai – ja attiecībā uz vairākiem saistītiem uzņēmumiem tiek iesniegts viens pieteikums, – 25 % vidējais samazinājums no visu šo uzņēmumu vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā.”;

c) panta 4. punkta otrajā daļā pievieno šādu c) apakšpunktu:

“c) ja pieteikums ir saistīts ar I pielikuma 1. punkta c) apakšpunktu, mērķi, kurš ir 45 % samazinājums no vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā, vai – ja attiecībā uz vairākiem saistītiem uzņēmumiem tiek iesniegts viens pieteikums, – 45 % vidējais samazinājums no minēto uzņēmumu vidējām īpatnējām CO₂ emisijām 2007. gadā.”;

(8) panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

“8. Komisija saskaņā ar 14.a pantu pieņem deleģētos aktus, kuros nosaka sīki izstrādātus noteikumus, lai papildinātu 1.–7. punktu attiecībā uz kritērijiem, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpes, pieteikumu saturu un īpatnējo CO₂ emisiju samazināšanas programmu saturu un novērtēšanu.”;

(9) regulas 12. panta 2. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par 1. punktā minēto inovatīvo tehnoloģiju apstiprināšanas procedūru. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar šīs regulas 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

(10) regulas 13. pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Šos pasākumus pieņem ar deleģētiem aktiem saskaņā ar 14.a pantu.”;

b) panta 3. punkta otro daļu svīturo;

c) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Līdz 2014. gada 31. decembrim Komisija pārskata īpatnējo emisiju mērķus, kārtību un citus šajā regulā iekļautos aspektus, lai attiecībā uz jauniem vieglajiem automobiļiem noteiktu CO₂ emisiju mērķus, kuri piemērojami laikposmā pēc 2020. gada.”;

d) panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

“7. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 14.a pantu pieņemt deleģētos aktus, lai pielāgotu I pielikumā iekļautās formulas nolūkā atspoguļot visas izmaiņas reglamentētajā testa procedūrā īpatnējo CO₂ emisiju mērīšanai, kas minēta Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Regulā (EK) Nr. 692/2008, vienlaikus nodrošinot to, lai saskaņā ar vecajām un jaunajām testa procedūrām ražotājiem un automobiļiem ar dažādu lietderību tiktu piemērotas samazināšanas prasības ar salīdzināmu stingrību.”;

(11) regulas 14. pantu aizstāj ar šādu:

“14. pants
Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Klimata pārmaiņu komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 280/2004/EK 9. pantu. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.”;

(12) iekļauj šādu 14.a pantu:

“14.a pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Regulas 8. panta 9. punkta otrajā daļā, 11. panta 8. punktā, 13. panta 2. punkta trešajā daļā un 13. panta 7. punktā minētās pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku, sākot no [šīs regulas spēkā stāšanās dienas].

3. Eiropas Parlaments vai Padome var jebkurā brīdī atsaukt 8. panta 9. punkta otrajā daļā, 11. panta 8. punktā, 13. panta 2. punkta trešajā daļā un 13. panta 7. punktā minēto pilnvaru deleģējumu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģējumu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā datumā, kas tajā norādīts. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Deleģētais akts, kas pieņemts saskaņā ar 8. panta 9. punkta otro daļu, 11. panta 8. punktu, 13. panta 2. punkta trešo daļu un 13. panta 7. punktu, stājas spēkā tikai tad, ja ne Eiropas Parlaments, ne Padome divu mēnešu laikā pēc minētā akta paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei nav cēluši iebildumus vai ja pirms minētā termiņa beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju, ka necels iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes ierosmes minēto termiņu pagarina par diviem mēnešiem.”;

(13) I pielikuma 1. punktā pievieno šādu c) apakšpunktu:

“c) no 2020. gada:

$\text{īpatnējas CO}_2 \text{ emisijas} = 95 + a \times (M - M_0),$

kur:

M = transportlīdzekļa masa kilogramos (kg),

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

$a = 0,0333.$ ”

2. pants

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

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*