Eiropas Parlaments
2019-2024

Vides, klimata un pārtikas nekaitīguma komiteja
Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komiteja
Transporta un tūrisma komiteja

2025/0422(COD)

26.6.2026

GROZĪJUMI Nr. 1 - 170

Vienkāršota procedūra bez ziņojuma projekta (Reglamenta 52. pants)

Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen

Priekšlikums, ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006, (ES) 2018/858, (ES) 2019/2144 un (ES) 2024/1257 groza attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu tehnisko prasību un testēšanas procedūru vienkāršošanu un atceļ Padomes Direktīvu 70/157/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 540/2014

Regulas priekšlikums
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

AM_Com_LegReport

Grozījums Nr. 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
1. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(1) ***Dragi 2024. gada ziņojumā par*** Eiropas konkurētspēju[3] ***uzsvērts, ka noteikumu skaits un sarežģītība var ierobežot Savienības uzņēmumu manevrēšanas iespējas un liegt tiem saglabāt konkurētspēju***. Eiropas Parlamenta un Padomes ***Regulu*** (EK) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] un (ES) 2024/1257[7] ***detalizēta analīze arī norādīja uz*** pārmērīgu administratīvo slogu un ***izmaksām***, kas saistītas ar tajās noteiktajām prasībām. ***Pamatojoties uz minētajiem konstatējumiem, ir lietderīgi vienkāršot*** dažus pienākumus, kas ražotājiem un kompetentajām iestādēm noteikti ar autobūvi saistītajos tiesību aktos, un ***samazināt*** nevajadzīgu slogu un izmaksas uzņēmumiem un iestādēm, vienlaikus neapdraudot vides aizsardzību un transportlīdzekļu drošības rādītājus.	(1) ***Savās politiskajās pamatnostādnēs*** Eiropas ***Komisijas 2024.–2029. gada pilnvaru termiņam priekšsēdētāja Urzula fon der Leiena izklāstīja jaunu redzējumu par Eiropas ilgtspējīgu labklājību un*** konkurētspēju***, tostarp tīras rūpniecības kursu, lai atbalstītu uzņēmumus un radītu tiem pareizos apstākļus mūsu kopīgo mērķu sasniegšanai***. ***Pamatojoties uz viedokļu apmaiņu, kas notika saistībā ar stratēģisko dialogu par autobūves nozares nākotni, un uz apsekojumu, ko Komisija nosūtīja vairāk nekā 130 ieinteresētajām personām, Komisija konstatēja deviņus grozījumus*** Eiropas Parlamenta un Padomes ***Regulās*** (EK) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] un (ES) 2024/1257[7]***, kuri var samazināt*** pārmērīgu administratīvo slogu un ***izmaksas***, kas saistītas ar tajās noteiktajām prasībām. ***Minētie grozījumi veikti, lai vienkāršotu*** dažus pienākumus, kas ražotājiem un kompetentajām iestādēm noteikti ar autobūvi saistītajos tiesību aktos, un ***samazinātu*** nevajadzīgu slogu un izmaksas uzņēmumiem un iestādēm, vienlaikus neapdraudot ***ne*** vides aizsardzību un transportlīdzekļu drošības rādītājus***, ne arī ceļu satiksmes dalībnieku, ieskaitot tādus neaizsargātus satiksmes dalībniekus kā gājējus un riteņbraucējus, drošību***.
3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.	3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.
4 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu	4 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu

(EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

[6] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to

(EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

[6] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to

emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību ("Euro 7") un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību ("Euro 7") un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Grozījums Nr. 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
1. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(1) Dragi 2024. gada ziņojumā par Eiropas konkurētspēju[3] uzsvērts, ka noteikumu skaits un sarežģītība var ierobežot Savienības uzņēmumu manevrēšanas iespējas un liegt tiem saglabāt konkurētspēju. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] un (ES) 2024/1257[7] detalizēta analīze arī norādīja uz ***pārmērīgu administratīvo slogu un izmaksām***, kas saistītas ar tajās noteiktajām prasībām. Pamatojoties uz minētajiem konstatējumiem, ir lietderīgi ***vienkāršot*** dažus pienākumus, kas ražotājiem un kompetentajām iestādēm noteikti ar autobūvi saistītajos tiesību aktos***, un samazināt nevajadzīgu slogu un izmaksas uzņēmumiem un iestādēm***, vienlaikus neapdraudot vides aizsardzību un transportlīdzekļu drošības rādītājus.	(1) Dragi 2024. gada ziņojumā par Eiropas konkurētspēju[3] uzsvērts, ka noteikumu skaits un sarežģītība var ierobežot Savienības uzņēmumu manevrēšanas iespējas un liegt tiem saglabāt konkurētspēju. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] un (ES) 2024/1257[7] detalizēta analīze arī norādīja uz ***vajadzību atkārtoti izvērtēt administratīvos procesus, lai mazinātu izmaksas***, kas saistītas ar tajās noteiktajām prasībām. Pamatojoties uz minētajiem konstatējumiem, ir lietderīgi ***racionalizēt*** dažus pienākumus, kas ražotājiem un kompetentajām iestādēm noteikti ar autobūvi saistītajos tiesību aktos, vienlaikus neapdraudot vides aizsardzību un transportlīdzekļu ***un to pasažieru, arī neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku,*** drošības rādītājus***, kā arī drošus darba apstākļus transportlīdzekļu***

vadītājiem.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

4 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

6 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012,

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

4 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

6 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012,

(ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību ("Euro 7") un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību ("Euro 7") un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Grozījums Nr. 3
Philippe Olivier

Regulas priekšlikums
1. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(1) Dragi 2024. gada ziņojumā par Eiropas konkurētspēju[3] uzsvērts, ka noteikumu skaits un sarežģītība var ierobežot Savienības uzņēmumu manevrēšanas iespējas un liegt tiem saglabāt konkurētspēju. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] un (ES) 2024/1257[7] detalizēta analīze arī norādīja uz pārmērīgu administratīvo slogu un izmaksām, kas saistītas ar tajās noteiktajām prasībām. Pamatojoties uz minētajiem	(1) Dragi 2024. gada ziņojumā par Eiropas konkurētspēju[3] uzsvērts, ka noteikumu skaits un sarežģītība var ierobežot Savienības uzņēmumu manevrēšanas iespējas un liegt tiem saglabāt konkurētspēju. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] un (ES) 2024/1257[7] detalizēta analīze arī norādīja uz pārmērīgu administratīvo slogu un izmaksām, kas saistītas ar tajās noteiktajām prasībām. Pamatojoties uz minētajiem

konstatējumiem, ir lietderīgi vienkāršot dažus pienākumus, kas ražotājiem un kompetentajām iestādēm noteikti ar autobūvi saistītajos tiesību aktos, un samazināt nevajadzīgu slogu un izmaksas uzņēmumiem un iestādēm, vienlaikus neapdraudot vides aizsardzību un transportlīdzekļu drošības rādītājus.

konstatējumiem ***un lai saglabātu Eiropas autoražotāju konkurētspēju***, ir lietderīgi vienkāršot ***vai pat atcelt*** dažus pienākumus, kas ražotājiem un kompetentajām iestādēm noteikti ar autobūvi saistītajos tiesību aktos, un samazināt nevajadzīgu slogu un izmaksas uzņēmumiem un iestādēm, vienlaikus neapdraudot vides aizsardzību un transportlīdzekļu drošības rādītājus.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr.

4 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

6 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr.

4 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

6 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un

Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).	Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).
[7] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību (“Euro 7”) un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).	[7] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību (“Euro 7”) un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Pamatojums

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Grozījums Nr. 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
1.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1.a Lai gan dažas prasības var vienkāršot, lai izvairītos no nevajadzīga sloga un izmaksām uzņēmumiem un iestādēm, jāatgādina, ka, pieņemot stingras un uz nākotni vērstas drošības prasības, ES nosaka standartus, kas pozitīvi ietekmē autobūves nozari un tās konkurētspēju, stiprinot savu zīmolu reputāciju drošības ziņā un būtiski ietekmējot starptautiskās standartizācijas debates, jo īpaši UNECE. Tas būtu jāņem vērā arī, kad tiek apspriesti turpmāki vienkāršojumi un atkāpes no spēkā esošajām prasībām.

Or. en

Grozījums Nr. 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
2. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(2) Rūpniecības rīcības plānā ES autobūves nozarei[8] ***tika aicināts*** izstrādāt regulējuma vienkāršošanas paketi autobūves nozarei, ***uzlabojot*** saskaņotību un konsekvenci starp dažādām regulatīvajām prasībām.	(2) Rūpniecības rīcības plānā ES autobūves nozarei[8] ***ir atzīts, ka pašreizējais tiesiskais regulējums nodrošina paredzamību un palīdz sasniegt mūsu kopīgos publiskās politikas mērķus, vienlaikus*** aicinot izstrādāt regulējuma vienkāršošanas paketi autobūves nozarei, ***lai uzlabotu*** saskaņotību un konsekvenci starp dažādām regulatīvajām prasībām.
[8] Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un	[8] Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un

Reģionu komitejai: "Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei" (COM(2025) 95 final).	Reģionu komitejai: "Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei" (COM(2025) 95 final).

Or. en

Grozījums Nr. 6
Maria Grapini

Regulas priekšlikums
2. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(2) Rūpniecības rīcības plānā ES autobūves nozarei[8] tika aicināts izstrādāt regulējuma vienkāršošanas paketi autobūves nozarei, uzlabojot saskaņotību un konsekvenci starp dažādām regulatīvajām prasībām.	(2) Rūpniecības rīcības plānā ES autobūves nozarei[8] tika aicināts izstrādāt regulējuma vienkāršošanas paketi autobūves nozarei, uzlabojot saskaņotību un konsekvenci starp dažādām regulatīvajām prasībām***, un samazināt administratīvo slogu***.
[8] Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei" (COM(2025) 95 final).	[8] Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei" (COM(2025) 95 final).

Or. ro

Grozījums Nr. 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Regulas priekšlikums
2.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(2a) Ņemot vērā straujo automatizēto vadīšanas sistēmu tehnoloģiskās attīstības tempu un vajadzību pēc saskaņota tiesiskā regulējuma, pašreizējais tipa satvars ir jāatjaunina un jāracionalizē. Lai

veicinātu investīcijas plašākā mērogā, ar automatizētām braukšanas sistēmām aprīkotu transportlīdzekļu mazas sērijas ražošanas robežvērtības, kas ierobežo šo transportlīdzekļu ražošanas apjomus, noteiktos apstākļos būtu jāpalielina, un tipa apstiprināšanas procedūras būtu jāpadara elastīgākas un pakāpeniskākas, lai tās pielāgotos tehnoloģiju attīstībai. Pilnīgi automatizēti transportlīdzekļi drošībai būtiskos ekspluatācijas datus, kas vajadzīgi pilnīgai tipa apstiprināšanai, iegūst tikai reālos ekspluatācijas apstākļos. Tāpēc ir lietderīgi esošajā mazās sērijas regulējumā izveidot īpašu starpposma tipa apstiprinājumu, kas atzīts visā Savienībā un kas ļauj testēt un komerciāli ieviest automatizētus transportlīdzekļus, uz kuriem attiecas noteikta konstrukcijas ekspluatācijas joma, obligāta uzraudzība ekspluatācijā un ierobežots derīguma termiņš. Turklāt, lai samazinātu šķēršļus uz programmatūru orientētu novatoru ienākšanai tirgū un veicinātu konkurētspējīgu Eiropas ekosistēmu automatizētas vadīšanas tehnoloģijām, pašreizējā vairākposmu tipa apstiprināšanas procedūra būtu jāpielāgo, lai bāzes transportlīdzekli varētu neatkarīgi sertificēt kā gatavu automatizētai vadīšanas sistēmai (ADS[1a]), apstiprinot, ka tā aparatūras elementi atbilst noteiktajām minimālajām prasībām, lai nākamajā apstiprināšanas posmā varētu aptvert tikai automatizētās vadīšanas sistēmas programmatūras integrāciju.

[1a] Definīcijas pamatā ir Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2022/1426 2. panta 1. punkts.

Or. en

Grozījums Nr. 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Regulas priekšlikums
2.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(2b) Tas, ka nav saskaņotu noteikumu par automatizētas vadīšanas sistēmu testēšanu un ieviešanu uz koplietošanas ceļiem, ir radījis sadrumstalotu regulatīvo vidi dalībvalstīs, palielinot izmaksas pārvadātājiem un kavējot izvēršanu. Tāpēc Savienības līmenī būtu jānosaka saskaņotas minimālās prasības, lai nodrošinātu, ka gadījumos, kad automatizētam vai pilnīgi automatizētam transportlīdzeklim ir piešķirta atļauja testēšanai vai ieviešanai vienā dalībvalstī, vai attiecībā uz pārrobežu testēšanas platformām, kas ir būtiskas pilna mēroga izvēršanai un pieņemšanai sabiedrībā vajadzīgo ekspluatācijas datu ģenerēšanai, šāda atļauja tiek atzīta visā Savienības teritorijā. Lai garantētu drošību un uzraudzību, šāda testēšanas un izvēršanas savstarpēja atzīšana būtu jāatbalsta un jākoordinē ar saskaņotu mehānismu operatīvo datu vākšanai un nosūtīšanai, ko pārvalda Komisija vai izraudzīta Savienības struktūra. Turklāt mērķtiecīgs un koordinēts publiskais finansējums var darboties kā privāto ieguldījumu katalizators, kas samazina tehnoloģiju risku, vairo ieguldītāju uzticēšanos un rada apstākļus, kuros privāto kapitālu var izmantot komerciāli lietderīgā mērogā. Lai maksimāli palielinātu šo sviras efektu, ir būtiski koncentrēt Savienības un dalībvalstu publisko finansējumu noteiktam skaitam liela potenciāla, liela mēroga un pārrobežu iniciatīvu, kurās integrētas autonomās braukšanas tehnoloģijas un sistēmas, cita starpā izmantojot tādus instrumentus kā "Apvārsnis Eiropa", Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments un citas turpmākās

programmas saskaņā ar daudzgadu finanšu shēmu.

Or. en

Grozījums Nr. 9
Philippe Olivier

Regulas priekšlikums
4. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(4) Lai gan šī regula ir pieņemta iekšējā tirgus izveides un darbības nodrošināšanai, mehānisko transportlīdzekļu tehnisko prasību, testēšanas procedūru un tipa apstiprināšanas noteikumu vienkāršošana un racionalizēšana atbalsta arī Savienības plašāko mērķi ***veicināt kandidātvalstu pakāpenisku integrāciju Savienības tirgū***. Veicinot regulējuma konverģenci, saskaņotību ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) noteikumiem un Savienības acquis saskaņotu īstenošanu, šī regula palīdz mazināt tehniskos šķēršļus tirdzniecībai, stiprināt integrētas Eiropas autobūves vērtības ķēdes un uzlabot Eiropas autobūves ekosistēmas noturību un konkurētspēju, neskarot ***Savienības tiesību aktu vai lēmumu pieņemšanas*** autonomiju.	(4) Lai gan šī regula ir pieņemta iekšējā tirgus izveides un darbības nodrošināšanai, mehānisko transportlīdzekļu tehnisko prasību, testēšanas procedūru un tipa apstiprināšanas noteikumu vienkāršošana un racionalizēšana atbalsta arī Savienības plašāko mērķi. Veicinot regulējuma konverģenci, saskaņotību ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) noteikumiem un Savienības acquis saskaņotu īstenošanu, šī regula palīdz mazināt tehniskos šķēršļus tirdzniecībai, stiprināt integrētas Eiropas autobūves vērtības ķēdes un uzlabot Eiropas autobūves ekosistēmas noturību un konkurētspēju, neskarot ***dalībvalstu*** autonomiju ***un lēmumu pieņemšanu***.

Or. fr

Pamatojums

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue

d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Grozījums Nr. 10
Jonas Sjöstedt

Regulas priekšlikums
4.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(4a) Lai nodrošinātu, ka CO2 emisiju noteikumi, transportlīdzekļu nodokļi un patērētāju informācija precīzi atspoguļo no elektrotīkla uzlādējamu hibrīdautomobiļu (PHEV) veiktspēju uz ceļa, lietderības koeficienta (UF) 2026. gada novembra un 2027. gada novembra korekcijai ir svarīgi saglabāt pašreizējo grafiku. Tomēr pat pēc šīm korekcijām reālos apstākļos iegūtie dati liecina, ka PHEV patērē benzīnu un emitē 1,7–2 reizes vairāk CO2, nekā liecina oficiālie skaitļi. Tāpēc no 2030. gada lietderības koeficients attiecībā uz jauniem PHEV būtu jāatjaunina saskaņā ar jaunākajiem iebūvēto degvielas un elektroenerģijas patēriņa pārraudzības ierīču (OBFCM) datiem. No minētā gada UF būtu jāatjaunina katru gadu, piemērojot ražotājam specifiskas vērtības, kuru pamatā ir katra ražotāja veiktspēja, kas iegūta no OBFCM datiem.

Or. en

Grozījums Nr. 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
5. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(5) Lai uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, ceļu satiksmes drošību un godīgu konkurenci, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014[9] ir noteikts, ka kravas transportlīdzekļos, kuru masa pārsniedz 3,5 tonnas, ir jāuzstāda tahogrāfs. Tomēr Regulas (ES) Nr. 165/2014 3. panta 2. punkts ļauj dalībvalstīm atbrīvot no minētās prasības transportlīdzekļus, kas minēti Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. un 3. punktā.	(5) Lai uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, ***pastiprinātu*** ceļu satiksmes drošību un ***palielinātu*** godīgu konkurenci, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014[9] ir noteikts, ka kravas transportlīdzekļos, kuru masa pārsniedz 3,5 tonnas, ir jāuzstāda tahogrāfs***, kas būtu galvenais braukšanas un atpūtas laika izpildes rīks***. Tomēr Regulas (ES) Nr. 165/2014 3. panta 2. punkts ļauj dalībvalstīm atbrīvot no minētās prasības transportlīdzekļus, kas minēti Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. un 3. punktā***, ar nosacījumu, ka šādi atbrīvojumi neietekmē šīs regulas 1. pantā minētos mērķus, proti, saskaņot konkurences apstākļus starp iekšzemes pārvadājumu veidiem, jo īpaši autopārvadājumu nozarē, uzlabot darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību, kā arī veicināt uzlabotas dalībvalstu veiktās uzraudzības un izpildes prakses ieviešanu***.
[9] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).	[9] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Grozījums Nr. 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
6. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(6) Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 noteiktās prasības, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst minēto regulu tvērumā. ***Regulā (EK) Nr. 561/2006 un Regulā (ES) Nr. 165/2014 noteikto prasību ievērošana prasa ievērojamas pūles no transportlīdzekļu operatoriem un vadītājiem un palēnina vieglo komerciālo akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugumu***.	(6) Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 noteiktās prasības, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst minēto regulu tvērumā. ***Tomēr komerciālie transportlīdzekļi, kuru masa pārsniedz 3,5 tonnas, ņemot vērā to svaru un iespējamo ietekmi sadursmē ar citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, joprojām rada nopietnu drošības risku***. ***Šos riskus var palīdzēt samazināt obligāta tahogrāfu izmantošana šiem transportlīdzekļiem, jo īpaši novēršot ar nogurumu saistītus negadījumus un veicinot taisnīgus darba apstākļus. Turklāt, lai gan daži elektriskie furgoni pašlaik sver vairāk nekā 3,5 tonnas, pateicoties akumulatoru konstrukcijas izmaiņām un vieglu materiālu izmantošanai, pastāv liels potenciāls samazināt elektrisko furgonu svaru. Tāpēc ir jāstimulē ātrāka pāreja uz vieglākiem elektriskajiem furgoniem, kas arī sniegs papildu ieguvumus lietotājiem, jo uzlabos energoefektivitāti un tādējādi samazinās uzlādes izmaksas, sniedzot plašākus sociālos ieguvumus, proti, samazinās ietekmi uz ceļu infrastruktūru, un, samazinot sadursmes ietekmi radīs ieguvumus ceļu satiksmes drošībai.***

Or. en

Grozījums Nr. 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Regulas priekšlikums
6. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(6) ***Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 noteiktās prasības, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst minēto regulu tvērumā. Regulā (EK) Nr. 561/2006 un Regulā (ES) Nr. 165/2014 noteikto prasību ievērošana prasa ievērojamas pūles no transportlīdzekļu operatoriem un vadītājiem un palēnina vieglo komerciālo akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugumu***.	(6) ***3,5 tonnu robežvērtība, kuru pārsniedzot, tiek piemēroti noteikumi par tahogrāfiem, tika noteikta, pirms tika plaši ieviests obligātais drošības un emisiju aprīkojums, kas tagad ir uzstādīts vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem***. ***Šāds aprīkojums var samazināt kravnesību, un tāpēc dažādu spēka pārvadu modernie furgoni var pārsniegt minēto robežvērtību, pat ja tie veic tādus pašus valsts transporta uzdevumus kā vieglāki transportlīdzekļi. Turklāt Savienība Direktīvā (ES) 2025/2205 ir atzinusi 4,25 tonnas par piemērotu ierobežojumu šai transportlīdzekļu klasei, tāpēc B kategorijas apliecības turētāji drīkst vadīt šādus transportlīdzekļus. Tāpēc ir lietderīgi saskaņot šajā regulā noteiktos attiecīgos ierobežojumus, vienlaikus saglabājot dalībvalstu rīcības brīvību attiecībā uz iekšzemes pārvadājumiem.***

Or. en

Grozījums Nr. 14
Volker Schnurrbusch

Regulas priekšlikums
6. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(6) ***Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt*** 3,5 ***tonnu masu***, un tāpēc uz tiem attiecas Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 noteiktās prasības***, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā*** vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ***ar iekšdedzes motoru,***	(6) ***Ņemot vērā pašreizējo obligāto drošības prasībām atbilstīgo vieglo komerciālo transportlīdzekļu masu, to masa parasti pārsniedz*** 3,5 ***tonnas***, un tāpēc uz tiem attiecas Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 noteiktās prasības***. Neatkarīgi no piedziņas veida smago kravas automobiļu režīms būtu jāpiemēro tikai*** vieglajiem

kas neietilpst minēto regulu tvērumā. ***Regulā (EK) Nr. 561/2006 un Regulā (ES) Nr. 165/2014 noteikto prasību ievērošana prasa ievērojamas pūles no transportlīdzekļu operatoriem un vadītājiem un palēnina vieglo komerciālo akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugumu.***	komerciālajiem transportlīdzekļiem***, sākot no 4,25 tonnām***.

Or. en

Grozījums Nr. 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Regulas priekšlikums
6. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(6) ***Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt*** 3,5 tonnu ***masu, un tāpēc uz tiem attiecas Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 noteiktās prasības***, lai gan ***tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst minēto regulu tvērumā***. ***Regulā (EK) Nr. 561/2006 un Regulā (ES) Nr. 165/2014 noteikto prasību ievērošana prasa ievērojamas pūles no*** transportlīdzekļu ***operatoriem un vadītājiem un palēnina vieglo komerciālo akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugumu***.	(6) 3,5 tonnu ***robežvērtība, kuru pārsniedzot ir piemērojami noteikumi par tahogrāfiem, tika noteikta pirms obligātā drošības un emisiju aprīkojuma, kas tagad ir uzstādīts visiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, tāpēc tas ievērojami samazina katra spēka pārvada kravnesību, tādējādi modernajiem autofurgoniem šī robežvērtība tiek pārsniegta***, lai gan ***tie valsts teritorijā veic tādus pašus uzdevumus kā vieglāki transportlīdzekļi***. ***Turklāt Savienība Direktīvā (ES) 2025/2205 ir atzīts, ka šai*** transportlīdzekļu ***klasei 4,25 tonnas ir piemērots ierobežojums, tāpēc B kategorijas apliecības turētāji drīkst vadīt šādus transportlīdzekļus***. ***Nav konsekventi saglabāt 3,5 tonnu tahogrāfa robežvērtību, no kuras Savienība citur ir faktiski atteikusies, un minētās robežvērtības ar šo regulu būtu jāsaskaņo.***

Or. en

Grozījums Nr. 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
6. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(6) Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 noteiktās prasības, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst minēto regulu tvērumā. Regulā (EK) Nr. 561/2006 un Regulā (ES) Nr. 165/2014 noteikto prasību ievērošana ***prasa ievērojamas pūles no transportlīdzekļu operatoriem*** un ***vadītājiem un palēnina*** vieglo komerciālo akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugumu.	(6) Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 noteiktās prasības, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst minēto regulu tvērumā. Regulā (EK) Nr. 561/2006 un Regulā (ES) Nr. 165/2014 noteikto prasību ievērošana ***var pastiprināt prasības*** un ***var palēnināt*** vieglo komerciālo akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugumu.

Or. en

Grozījums Nr. 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(7) Lai samazinātu nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un operatoriem, no kuriem daudzi ir mazie un vidējie uzņēmumi, būtu jāatceļ prasība uzstādīt tahogrāfus vieglajiem komerciālajiem akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka nekā 4,25 tonnas.	***svītrots***

Or. en

Grozījums Nr. 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(7) Lai samazinātu nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un operatoriem, no kuriem daudzi ir mazie un vidējie uzņēmumi, būtu jāatceļ prasība uzstādīt tahogrāfus vieglajiem komerciālajiem akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka nekā 4,25 tonnas.	***svītrots***

Or. en

Grozījums Nr. 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Regulas priekšlikums
7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(7) ***Lai samazinātu nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un operatoriem, no kuriem daudzi ir mazie un vidējie uzņēmumi, būtu jāatceļ prasība uzstādīt tahogrāfus vieglajiem komerciālajiem akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka nekā 4,25 tonnas.***	(7) ***Vieglos komerciālos transportlīdzekļus 3,5 līdz 4,25 tonnu diapazonā galvenokārt ekspluatē mazie un vidējie uzņēmumi un tirgotāji, kas iekšzemes pārvadājumos pārvadā instrumentus un materiālus. Ar tahogrāfu saistīti pienākumi rada regulāras administratīvās un aprīkojuma izmaksas, kas šādām darbībām ir nesamērīgas. Tāpēc neatkarīgi no piedziņas veida ir lietderīgi no šīs prasības atbrīvot visus transportlīdzekļus, ko izmanto kravu pārvadājumiem šajā masas diapazonā, ja***

	pārvadājums netiek veikts kā komercpārvadājums, bet gan kā uzņēmuma vai transportlīdzekļa vadītāja pašpārvadājums, un ja transportlīdzekļa vadīšana nav transportlīdzekļa vadītāja pamatnodarbošanās, lai atbrīvojums atbilstu transportlīdzekļa funkcijai un masai, nevis tā spēka pārvadam, un patvaļīgi nenostādītu neizdevīgākā stāvoklī parastos vai hibrīda transportlīdzekļus, kas veic identiskus uzdevumus.

Or. en

Grozījums Nr. 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Regulas priekšlikums
7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(7) Lai samazinātu nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un operatoriem, no kuriem daudzi ir mazie un vidējie uzņēmumi, ***būtu jāatceļ prasība*** uzstādīt tahogrāfus vieglajiem komerciālajiem ***akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem***, kuru masa ***ir mazāka nekā 4,25*** tonnas.	(7) Lai samazinātu nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un operatoriem, no kuriem daudzi ir mazie un vidējie uzņēmumi, ***dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atcelt prasību*** uzstādīt tahogrāfus vieglajiem komerciālajiem ***transportlīdzekļiem***, kuru ***maksimālā pieļaujamā*** masa ***pārsniedz 3,5*** tonnas***, bet nepārsniedz 4,25 tonnas, neatkarīgi no to piedziņas veida, ja šādus transportlīdzekļus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumos***.

Or. en

Pamatojums

Šādam atbrīvojumam būtu jāsamazina nesamērīgs administratīvais slogs maziem un vidējiem uzņēmumiem un amatniekiem, vienlaikus neietekmējot spēkā esošos valstu satiksmes noteikumus, izpildes pilnvaras un darba laika noteikumus.

Grozījums Nr. 21
Philippe Olivier

Regulas priekšlikums
7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(7) Lai samazinātu nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un operatoriem, no kuriem daudzi ir mazie un vidējie uzņēmumi, būtu jāatceļ prasība uzstādīt tahogrāfus vieglajiem komerciālajiem akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka nekā 4,25 tonnas.	(7) Lai samazinātu nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un operatoriem, no kuriem daudzi ir mazie un vidējie uzņēmumi, ***valsts līmenī*** būtu jāatceļ prasība uzstādīt tahogrāfus vieglajiem komerciālajiem akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka nekā 4,25 tonnas***, taču šī prasība būtu jāpiemēro gadījumos, kad šāda veida transportlīdzekļi tiek izmantoti starptautiskajos kravu pārvadājumos***.

Or. fr

Pamatojums

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Grozījums Nr. 22
Volker Schnurrbusch

Regulas priekšlikums
7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(7) Lai samazinātu nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un	(7) Lai samazinātu nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un

operatoriem, no kuriem daudzi ir mazie un vidējie uzņēmumi, būtu jāatceļ prasība uzstādīt tahogrāfus vieglajiem komerciālajiem ***akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem***, kuru masa ir mazāka nekā 4,25 tonnas.	operatoriem, no kuriem daudzi ir mazie un vidējie uzņēmumi, būtu jāatceļ prasība uzstādīt tahogrāfus ***visiem*** vieglajiem komerciālajiem ***transportlīdzekļiem***, kuru masa ir mazāka nekā 4,25 tonnas.

Or. en

Grozījums Nr. 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
7.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(7a) Viedie tahogrāfi var uzlabot operatoru darbības efektivitāti ne tikai kā galvenais instruments ES noteikumu par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laiku izpildei, bet arī kā instruments droša un uzticama datu avota nodrošināšanai, lai uzlabotu loģistikas un autoparka pārvaldības prakses efektivitāti, cita starpā uzlabotu plānošanu, uzraudzību un resursu piešķiršanu.

Or. en

Grozījums Nr. 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
7.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(7b) Tā kā, lai tahogrāfu varētu izmantot kā galveno Savienības noteikumu par transportlīdzekļa

vadīšanas un atpūtas laiku izpildes instrumentu, tādējādi atbalstot vienotu izpildi, godīgu konkurenci un autotransporta darbinieku aizsardzību visā Savienībā, svarīga ir tahogrāfu un izpildiestāžu izmantoto iekārtu un sistēmu sadarbspēja.

Or. en

Grozījums Nr. 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
8. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(8) Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemt, vai izmantot minēto izņēmumu, atbrīvojumam būtu jāattiecas tikai uz vieglajiem komerciālajiem elektrotransportlīdzekļiem, kurus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumos.	***svītrots***

Or. en

Grozījums Nr. 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
8. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(8) Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemt, vai izmantot minēto izņēmumu, atbrīvojumam būtu jāattiecas tikai uz vieglajiem komerciālajiem elektrotransportlīdzekļiem, kurus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumos.	***svītrots***

Or. en

Grozījums Nr. 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Regulas priekšlikums
8. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(8) Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemt, vai izmantot minēto izņēmumu, atbrīvojumam būtu jāattiecas tikai uz vieglajiem komerciālajiem ***elektrotransportlīdzekļiem***, kurus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumos.	(8) Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemt, vai izmantot minēto izņēmumu, atbrīvojumam būtu jāattiecas tikai uz vieglajiem komerciālajiem ***transportlīdzekļiem***, kurus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumos. ***Šis atbrīvojums attiecas tikai uz reģistrēšanas pienākumu un novērš divkāršu administratīvo slogu operatoriem, jo īpaši maziem un vidējiem uzņēmumiem un amatniekiem. Tas neietekmē ne Direktīvā 2002/15/EK noteiktos darba laika ierobežojumus, ne arī tahogrāfa prasības, kas saskaņā ar Regulu (ES) 2020/1054 piemērojamas starptautiskajiem pārvadājumiem un kabotāžai ar transportlīdzekļiem, kuru masa pārsniedz 2,5 tonnas. Atbrīvojums neskar arī valstu ceļu satiksmes noteikumus un izpildes pilnvaras.***

Or. en

Grozījums Nr. 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Regulas priekšlikums
8. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(8) Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemt, vai izmantot minēto izņēmumu, atbrīvojumam būtu jāattiecas tikai uz ***vieglajiem komerciālajiem elektrotransportlīdzekļiem***, kurus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumos.	(8) Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemt, vai izmantot minēto izņēmumu, atbrīvojumam būtu jāattiecas tikai uz ***transportlīdzekļiem***, kurus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumos. ***Šis atbrīvojums attiecas tikai uz reģistrēšanas pienākumu un***

nekādā mērā nevājina transportlīdzekļu vadītāju aizsardzību. Direktīvā 2002/15/EK noteiktos darba laika ierobežojumus turpina pilnībā piemērot visiem attiecīgajiem transportlīdzekļu vadītājiem, un uz starptautiskajiem pārvadājumiem un kabotāžu ar transportlīdzekļiem, kuru masa pārsniedz 2,5 tonnas, joprojām attiecas Regulā (ES) 2020/1054 noteiktās tahogrāfa prasības. Tādējādi atbrīvojums novērš divkāršu administratīvo slogu, nemazinot spēkā esošos sociālos vai ceļu satiksmes drošības aizsardzības pasākumus.

Or. en

Grozījums Nr. 29
Volker Schnurrbusch

Regulas priekšlikums
8. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(8) Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemt, vai izmantot minēto izņēmumu, atbrīvojumam būtu jāattiecas tikai uz ***vieglajiem komerciālajiem elektrotransportlīdzekļiem***, kurus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumos.	(8) Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemt, vai izmantot minēto izņēmumu, atbrīvojumam būtu jāattiecas tikai uz transportlīdzekļiem, kurus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumos. ***Šis atbrīvojums attiecas tikai uz reģistrēšanas pienākumu un nekādā mērā nevājina transportlīdzekļu vadītāju aizsardzību. Direktīvā 2002/15/EK noteiktos darba laika ierobežojumus turpina pilnībā piemērot visiem attiecīgajiem transportlīdzekļu vadītājiem, un uz starptautiskajiem pārvadājumiem un kabotāžu ar transportlīdzekļiem, kuru masa pārsniedz 2,5 tonnas, joprojām attiecas Regulā (ES) 2020/1054 noteiktās tahogrāfa prasības. Tādējādi atbrīvojums novērš divkāršu administratīvo slogu, nemazinot spēkā esošos sociālos vai ceļu satiksmes drošības aizsardzības pasākumus.***

Or. en

Grozījums Nr. 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
8. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(8) ***Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemt, vai izmantot minēto izņēmumu***, atbrīvojumam būtu jāattiecas ***tikai*** uz vieglajiem komerciālajiem ***elektrotransportlīdzekļiem, kurus*** izmanto ***tikai*** iekšzemes pārvadājumos.	(8) ***Lai nodrošinātu vienotā tirgus efektīvu darbību un atvieglotu pārrobežu apriti bezemisiju N2 transportlīdzekļiem, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas***, atbrīvojumam būtu jāattiecas uz ***N2 bezemisiju*** vieglajiem komerciālajiem ***transportlīdzekļiem, kas sver no 3,5 līdz 4,25 tonnām, neatkarīgi no tā, vai tos*** izmanto iekšzemes ***vai pārrobežu*** pārvadājumos.

Or. en

Pamatojums

Spēkā esošie ES tiesību akti paredz sankcijas vieglajiem komerciālajiem elektrotransportlīdzekļiem (3,5–4,25 tonnas), jo to akumulatora masas dēļ uz tiem attiecas tahogrāfa un ātruma ierobežošanas prasības, kas neļauj izmantot līdzvērtīgus ar fosilo degvielu darbināmus autofurgonus. Šī atšķirība kavē bezemisiju ieviešanu MVU, kaitē ražotāju konkurētspējai un apdraud ES klimata mērķus. Lai to novērstu un veicinātu tīrākus pārvadājumus, tekstā ierosināts šos bezemisiju N2 transportlīdzekļus atbrīvot no šīm ierīču obligātajām prasībām un atcelt stingros reģionālos transporta ierobežojumus.

Grozījums Nr. 31
Maria Grapini

Regulas priekšlikums
8. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(8) Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemt, vai	(8) Tā kā dalībvalstu ziņā ir izlemt, vai

izmantot minēto izņēmumu, atbrīvojumam būtu jāattiecas ***tikai*** uz vieglajiem komerciālajiem elektrotransportlīdzekļiem, kurus izmanto tikai iekšzemes pārvadājumos.	izmantot minēto izņēmumu, atbrīvojumam būtu jāattiecas uz vieglajiem komerciālajiem elektrotransportlīdzekļiem, kurus izmanto tikai iekšzemes ***un pārrobežu*** pārvadājumos.

Or. ro

Grozījums Nr. 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
9. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(9) Lai samazinātu slogu, ko tahogrāfa uzstādīšana un izmantošana rada neprofesionāliem autovadītājiem, kuri nekomerciālos nolūkos vada lielus dzīvojamos mehāniskos transportlīdzekļus, un ietekmi, kāda tam var būt uz pieprasījumu pēc šādiem transportlīdzekļiem, valstu iestādēm vajadzētu būt iespējai atbrīvot šādus transportlīdzekļus un darbības no transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laika noteikumiem un tahogrāfa izmantošanas, ar noteikumu, ka netiek apdraudēti minētās regulas 1. pantā minētie mērķi.	***svītrots***

Or. en

Grozījums Nr. 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Regulas priekšlikums
9. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(9) Lai samazinātu slogu, ko tahogrāfa	(9) Lai samazinātu slogu, ko

uzstādīšana un ***izmantošana*** rada neprofesionāliem autovadītājiem, kuri nekomerciālos nolūkos vada lielus dzīvojamos mehāniskos transportlīdzekļus, un ietekmi, kāda tam var būt uz pieprasījumu pēc šādiem transportlīdzekļiem, valstu iestādēm vajadzētu būt iespējai atbrīvot šādus transportlīdzekļus un darbības no transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laika noteikumiem un tahogrāfa izmantošanas, ar noteikumu, ka netiek apdraudēti minētās regulas 1. pantā minētie mērķi.	***braukšanas un atpūtas laika,*** tahogrāfa ***uzstādīšanas*** un ***izmantošanas*** noteikumi rada neprofesionāliem autovadītājiem, kuri nekomerciālos nolūkos vada lielus dzīvojamos mehāniskos transportlīdzekļus, un ietekmi, kāda tam var būt uz pieprasījumu pēc šādiem transportlīdzekļiem, valstu iestādēm vajadzētu būt iespējai atbrīvot šādus transportlīdzekļus un darbības no transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laika noteikumiem un tahogrāfa izmantošanas, ar noteikumu, ka netiek apdraudēti minētās regulas 1. pantā minētie mērķi.

Or. en

Grozījums Nr. 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
9. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(9) Lai ***samazinātu slogu, ko*** tahogrāfa ***uzstādīšana*** un ***izmantošana rada*** neprofesionāliem autovadītājiem, kuri nekomerciālos nolūkos vada lielus dzīvojamos mehāniskos transportlīdzekļus, un ietekmi, kāda tam var būt uz pieprasījumu pēc šādiem transportlīdzekļiem, valstu iestādēm vajadzētu būt iespējai atbrīvot šādus transportlīdzekļus un darbības no transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laika noteikumiem un tahogrāfa izmantošanas, ar noteikumu, ka netiek apdraudēti minētās regulas 1. pantā minētie mērķi.	(9) Lai ***nodrošinātu juridisko skaidrību par*** tahogrāfa ***uzstādīšanu*** un ***izmantošanu*** neprofesionāliem autovadītājiem, kuri nekomerciālos nolūkos vada lielus dzīvojamos mehāniskos transportlīdzekļus, un ietekmi, kāda tam var būt uz pieprasījumu pēc šādiem transportlīdzekļiem, valstu iestādēm vajadzētu būt iespējai atbrīvot šādus transportlīdzekļus un darbības no transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laika noteikumiem un tahogrāfa izmantošanas, ar noteikumu, ka netiek apdraudēti minētās regulas 1. pantā minētie mērķi.

Or. en

Grozījums Nr. 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
10. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(10) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 atļauj mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu attiecībā uz skaņas līmeņa un transportlīdzekļa akustiskās brīdināšanas sistēmām vai nu atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 540/2014[10], vai ANO noteikumiem, to skaitā ANO EEK Noteikumiem Nr. 138[11], Nr. 51[12] un Nr. 59[13]. Minētā paralēlā sistēma var izraisīt tirgus sadrumstalotību. Turklāt Regula (ES) Nr. 540/2014 ir novecojusi, jo tajā nav veikti atjauninājumi, salīdzinājumā ar trim iepriekš minētajiem ANO EEK noteikumiem. Lai nodrošinātu saskaņotu satvaru un pilnīgu saskaņotību ar ANO noteikumiem, Regula (ES) Nr. 540/2014 būtu jāatceļ un Regulas (ES) 2018/858 II pielikums būtu jāgroza, lai pieļautu atbilstību tikai piemērojamajiem ANO noteikumiem.	(10) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 atļauj mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu attiecībā uz skaņas līmeņa un transportlīdzekļa akustiskās brīdināšanas sistēmām vai nu atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 540/2014[10], vai ANO noteikumiem, to skaitā ANO EEK Noteikumiem Nr. 138[11], Nr. 51[12] un Nr. 59[13]. Minētā paralēlā sistēma var izraisīt tirgus sadrumstalotību. Turklāt Regula (ES) Nr. 540/2014 ir novecojusi, jo tajā nav veikti atjauninājumi, salīdzinājumā ar trim iepriekš minētajiem ANO EEK noteikumiem. Lai nodrošinātu saskaņotu satvaru un pilnīgu saskaņotību ar ANO noteikumiem, Regula (ES) Nr. 540/2014 būtu jāatceļ un Regulas (ES) 2018/858 II pielikums būtu jāgroza, lai pieļautu atbilstību tikai piemērojamajiem ANO noteikumiem. ***Šī saskaņotība nedrīkst pazemināt aizsardzības līmeni pret satiksmes izraisīto troksni, kā arī nedrīkst liegt Savienībai pieņemt stingrākas prasības, ja tas vajadzīgs, lai aizsargātu sabiedrības veselību, neaizsargātus ceļu satiksmes dalībniekus un pilsētvidi.***

[10] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 540/2014 (2014. gada 16. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni un rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmām, un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 70/157/EEK (OV L 158, 27.5.2014., 131. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj).

[10] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 540/2014 (2014. gada 16. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni un rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmām, un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 70/157/EEK (OV L 158, 27.5.2014., 131. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj).

[11] Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 138 – Vienoti noteikumi par klusu autotransporta līdzekļu apstiprinājumu attiecībā uz to mazāku dzirdamību [2017/71] (OV L 9, 13.1.2017., 33. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komitejas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 51 – Vienoti noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu ar vismaz četriem riteņiem apstiprināšanu attiecībā uz to skaņas emisijām [2018/798] (OV L 138, 4.6.2018., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 59 – Vienoti noteikumi par maiņas klusināšanas sistēmu apstiprināšanu [2025/844] (OV L, 2025/844, 30.4.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

[11] Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 138 – Vienoti noteikumi par klusu autotransporta līdzekļu apstiprinājumu attiecībā uz to mazāku dzirdamību [2017/71] (OV L 9, 13.1.2017., 33. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komitejas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 51 – Vienoti noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu ar vismaz četriem riteņiem apstiprināšanu attiecībā uz to skaņas emisijām [2018/798] (OV L 138, 4.6.2018., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 59 – Vienoti noteikumi par maiņas klusināšanas sistēmu apstiprināšanu [2025/844] (OV L, 2025/844, 30.4.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Grozījums Nr. 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Regulas priekšlikums
10.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(10a) Uzlādes infrastruktūras pieejamība un cenas pieņemamība visās dalībvalstīs ir galvenie faktori, kas nosaka elektrotransportlīdzekļu ieviešanu Eiropas iedzīvotāju un uzņēmumu vidū, jo tie būtiski ietekmē patērētāju lēmumus par pirkumu. Tāpēc, lai nodrošinātu bezemisiju mobilitātes plašāku ieviešanu un uzlabotu no elektrotīkla uzlādējamu hibrīdautomobiļu izmantošanu, ļoti svarīgas ir investīcijas plašā un sadarbspējīgā uzlādes infrastruktūrā,

tādējādi atbalstot šo transportlīdzekļu plānoto ieguldījumu CO2 emisiju samazināšanā. Lai nodrošinātu patērētāju ērtības, atvieglotu pārrobežu mobilitāti un atbalstītu iekšējā tirgus pienācīgu darbību, visā Savienībā ir vajadzīga atbilstīga uzlādes infrastruktūra.

Or. en

Grozījums Nr. 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
10.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(10a) Transportlīdzekļiem, kas ražoti saskaņā ar to ražošanas laikā piemērojamajām regulatīvajām prasībām, nebūtu jāpiemēro turpmāki ierobežojumi attiecībā uz to reģistrāciju, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā tikai tāpēc, ka ir stājušās spēkā jaunas tehniskās prasības, kas neietekmē aizsardzības pasākumu vai korektīvo pasākumu piemērošanu gadījumos, kad transportlīdzekļi rada nopietnu risku drošībai vai videi, kā arī balstoties uz pienācīgi pamatotiem pierādījumiem, tam nebūtu jāliedz pieņemt turpmākus pasākumus.

Or. en

Pamatojums

Lai novērstu tirgus sadrumstalotību un administratīvo slogu, ko rada nesaskaņotas valstu sērijas beigu atbrīvojuma procedūras, piemēram, mainīgi kvotu vai robeždatuma mehānismi, reģistrācijas sistēma būtu jāvienkāršo. Pašreizējās procedūras rada nevajadzīgu birokrātiju gan nozarei, gan valstu kompetentajām iestādēm. Tāpēc, ja transportlīdzekļa ražošanas datums ir pirms jaunas juridiskas prasības piemērošanas, tā atbilstības sertifikātam būtu jāpaliek spēkā, tā novēršot vajadzību pēc apgrūtinošām sērijas beigu atbrīvojuma procedūrām.

Grozījums Nr. 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(11) Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]) īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Tāpēc, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu ***jāiekļauj pilnvarojums Komisijai*** noteikt tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām.	(11) Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka ***un ir pirmais svarīgais solis, kas vajadzīgs, lai veicinātu divvirzienu uzlādes punktu attīstību un uzstādīšanu***. ***Tajā pašā laikā elektrotransportlīdzekļu akumulatoriem ir liels potenciāls uz laiku uzglabāt un atgriezt tīklā elektroenerģiju, kas, izmantojot divvirzienu uzlādi, ja tā nav vajadzīga uzņēmumiem un mājsaimniecībām, iegūta no atjaunīgajiem energoresursiem.*** Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]***, vai pārskatīto mērinstrumentu satvara (Direktīva (ES) 2026/706[15a])*** īstenošanu. ***Attiecībā uz divvirzienu uzlādi Direktīvā (ES) 2018/2001[15b] (RED III) un Regulas (ES) 2023/1542[15c] (Baterijas regula) 14. pantā ir noteikts, ka transportlīdzekļiem ir jāreģistrē dati, kas ražotājiem ir jādara pieejami.*** Tāpēc, lai nodrošinātu

akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Tāpēc, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu ***jāpilnvaro Komisija*** noteikt tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām***, vienlaikus nodrošinot saskaņotību ar prasībām, kas noteikts RED III direktīvā, Bateriju regulā un Datu aktā***[15d].

---

[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15a] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2026. gada 11. marts), ar ko groza Direktīvu 2014/32/ES attiecībā uz elektrisku transportlīdzekļu uzlādes iekārtu un saspiestas gāzes uzpildes iekārtu mērsistēmām un elektroenerģijas, gāzes un siltumenerģijas skaitītājiem (OV L, 2026/706, 20.3.2026., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15b] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82.–209. lpp., ELI:

http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15c] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1542 (2023. gada 12. jūlijs) par baterijām un bateriju atkritumiem, ar ko groza Direktīvu 2008/98/EK un Regulu (ES) 2019/1020 un atceļ Direktīvu 2006/66/EK (OV L 191, 28.7.2023., 1.–117. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31)

[15d] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/2854 (2023. gada 13. decembris) par saskaņotiem noteikumiem par taisnīgu piekļuvi datiem un to lietošanu un ar ko groza Regulu (ES) 2017/2394 un Direktīvu (ES) 2020/1828 (Datu akts) (OV L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Grozījums Nr. 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Regulas priekšlikums
11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(11) Tā kā ***akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un*** elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par	(11) Tā kā elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un

pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]) īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu ***sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus***, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Tāpēc, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu jāiekļauj pilnvarojums Komisijai noteikt tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām.

[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]) īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu ***sadarbspējīgu uzlādi***, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Tāpēc, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu jāiekļauj pilnvarojums Komisijai noteikt tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām. ***Minētais pilnvarojums būtu jāattiecina tikai uz fizisko savienojumu un komunikācijas protokolu vienvirziena viedajai uzlādei — kādu kontaktdakšu, kādu kabeli un kādu komunikācijas formātu izmantot, un tam būtu jābalstās uz standartiem, kurus Savienība jau ir izvēlējusies saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1804, jo īpaši uz kombinētās uzlādes sistēmu un lielas noslodzes transportlīdzekļiem — uz megavatu uzlādes sistēmu. Jebkādai dalībai transportlīdzekļa–tīkla vai divvirzienu enerģijas pārvades pakalpojumos arī turpmāk vajadzētu būt brīvprātīgai, un tai būtu vajadzīga skaidra un atsaucama transportlīdzekļa īpašnieka piekrišana. Pilnvarojums transportlīdzekļu īpašniekiem nedrīkst radīt netiešus pienākumus kopīgot datus vai piedalīties tīkla balansēšanas shēmās.***

[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Grozījums Nr. 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Regulas priekšlikums
11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(11) Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]) īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. ***Tāpēc,*** lai nodrošinātu sadarbspēju ***starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu jāiekļauj pilnvarojums*** Komisijai ***noteikt*** tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku	(11) Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]) īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Lai nodrošinātu ***šādu*** sadarbspēju Komisijai ***būtu jāpieņem deleģētais akts, ar ko nosaka*** tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un

transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām.

aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām. ***Deleģētajā aktā būtu arī jāprecizē V2G gatava transportlīdzekļa apzīmējums, kas jāiekļauj transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā, kā arī atbilstīga metodika atbilstības verifikācijai. Lai savlaicīgi nodrošinātu un saskaņotu Savienības satvaru, deleģētais akts būtu jāpieņem Regulā (ES) 2018/858 noteiktajā termiņā.***

---

[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Grozījums Nr. 41
Volker Schnurrbusch

Regulas priekšlikums
11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(11) Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa	(11) Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa

apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]) īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Tāpēc, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu jāiekļauj pilnvarojums Komisijai noteikt tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām.

[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]) īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Tāpēc, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu jāiekļauj pilnvarojums Komisijai noteikt tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām. ***Minētais pilnvarojums būtu jāattiecina tikai uz fizisko savienojumu un komunikācijas protokolu.***

[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Grozījums Nr. 42
Maria Grapini

Regulas priekšlikums
11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(11) Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]) īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Tāpēc, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu jāiekļauj pilnvarojums Komisijai noteikt tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām.	(11) Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]) īstenošanu. ***Ja harmonizēta pieeja netiks ieviesta, tas var izraisīt vienotā tirgus sadrumstalotību un radīt nevienlīdzīgus apstākļus lietotājiem.*** Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Tāpēc, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu jāiekļauj pilnvarojums Komisijai noteikt tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām.
[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu	[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu

(OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

(OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Grozījums Nr. 43
Jonas Sjöstedt

Regulas priekšlikums
11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(11) Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]) īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Tāpēc, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru	(11) Tā kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu tehnoloģija strauji attīstās un elektrotransportlīdzekļu skaits tirgū pieaug, transportlīdzekļu, uzlādes infrastruktūras un elektrotīkla sadarbspēja kļūst arvien būtiskāka. Harmonizēta pieeja sadarbspējai Savienības līmenī ir būtiska, lai izvairītos no dažu to tehnisko prasību sadrumstalotības, kuras pašlaik tiek izstrādātas ārpus transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas satvara, īpaši attiecībā uz pārskatīto tīkla kodeksu (tīkla kodekss par pieprasījuma pieslēgumu, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/1388[14], un tīkla kodekss par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām, kas izveidots ar Komisijas Regulu (ES) 2016/631[15]) īstenošanu. Tāpēc, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļa harmonizētās spējas un iespējotu sadarbspējīgus transportlīdzekļa–tīkla pakalpojumus, transportlīdzekļiem būs jāatbilst konkrētām tehniskajām prasībām. Tāpēc, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru

un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu jāiekļauj ***pilnvarojums*** Komisijai noteikt tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām.	un elektrotīklu, Regulā (ES) 2018/858 būtu jāiekļauj ***noteiktā termiņā izpildāma prasība*** Komisijai noteikt tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārajām energosistēmām.
[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Komisijas Regula (ES) 2016/1388 (2016. gada 17. augusts), ar ko izveido tīkla kodeksu par pieprasījuma pieslēgumu (OV L 223, 18.8.2016., 10. lpp., ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Komisijas Regula (ES) 2016/631 (2016. gada 14. aprīlis), ar ko izveido tīkla kodeksu par ģeneratoriem piemērojamajām tīkla pieslēguma prasībām (OV L 112, 27.4.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Grozījums Nr. 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Regulas priekšlikums
11.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(11a) Sadarbspēja, ko nodrošina šī regula, pastāvīgi un divos virzienos savieno transportlīdzekļus ar uzlādes infrastruktūru un elektrotīklu un tādējādi savienoto transportlīdzekļu kiberdrošību padara par pašas energosistēmas drošības sastāvdaļu. Transportlīdzekļi, kas pastāvīgi sazinās ar ārējiem serveriem un saņem programmatūras atjauninājumus, izmantojot bezvadu pārraidi, drošības ziņā izvirza tos pašus jautājumus, kas jau ir

aplūkoti attiecībā uz telesakaru un energoinfrastruktūras iekārtām, izmantojot 5G kiberdrošības rīkkopu, kura, pamatojoties uz koordinētu riska novērtējumu, nevis kategorisku izslēgšanu izcelsmes dēļ, ļauj dalībvalstīm norobežot augsta riska piegādātājus no kritiski svarīgām funkcijām. Tāpēc Komisijai būtu jāizvērtē, vai satīklotu transportlīdzekļu kiberdrošībai ir vajadzīgs Eiropas satvars, kura pamatā būtu minētās rīkkopas uz risku balstītā loģika, un attiecīgā gadījumā jāiesniedz priekšlikums. Kamēr šāds satvars vēl nav izveidots, dalībvalstīm būtu jāsaglabā kompetence veikt samērīgus pasākumus, ja to pamato kritiski lietojuma gadījumi, piemēram, tuvums aizsardzības iekārtām, kritiskai valsts infrastruktūrai vai publiskās pārvaldes autoparkiem.

Or. en

Grozījums Nr. 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Regulas priekšlikums
11.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	***(11a) Ieviešot papildu atbilstības elastības iespējas CO2 emisiju standartos jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem [Regulas (ES) 2019/63 pārskatīšana], varēs turpināt izmantot iekšdedzes motorus. Šīs elastības iespējas nedrīkst vājināt Savienības mērķus klimata, gaisa kvalitātes un sabiedrības veselības jomā. Lai saglabātu CO2 standartu un Savienības tipa apstiprināšanas noteikumu saskaņotību, Komisijai būtu jānovērtē, vai Regula (ES) 2024/1257 (Euro 7 satvars) joprojām efektīvi atbalsta pāreju uz bezemisiju mobilitāti, un**

jānosaka arī stingras prasības attiecībā uz piesārņotāju emisijām, akumulatoru baterijas ilgizturību un transportlīdzekļu veiktspēju reālos apstākļos. Ja minētajā novērtējumā tiek konstatēti riski, ka regulatīvās elastības iespējas var aizkavēt emisiju samazināšanu, paildzināt piesārņojošāku transportlīdzekļu izmantošanu vai apdraudēt Savienības klimatneitralitātes mērķa sasniegšanu, Komisijai būtu jāapsver piemēroti leģislatīvi pasākumi Euro 7 satvara stiprināšanai.

Or. en

(Regula (ES) 2019/63, Regula (ES) 2024/1257)

Grozījums Nr. 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(12) ***Pāreju*** uz ilgtspējīgāku autotransportu ***galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, elektrotransportlīdzekļus nepieciešams padarīt*** cenas ziņā ***pieejamākus***. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (***ilgāks*** pārejas ***periods*** jaunām prasībām, mērķtiecīgi stimuli ***CO2*** transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ***ieguvumi*** attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var ***veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā. Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza elektrotransportlīdzekļa juridiskas definīcijas***. Tāpēc ***ir lietderīgi esošajā M1*** transportlīdzekļu ***kategorijā ieviest***	(12) ***Pārejai*** uz ilgtspējīgāku autotransportu ***ir vajadzīgs tiesiskais regulējums, kas stimulē īstu emisiju samazināšanu, vienlaikus saglabājot tehnoloģisko neitralitāti, patērētāju izvēli un*** cenas ziņā ***pieejamu mobilitāti***. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (***ilgāki*** pārejas ***periodi*** jaunām prasībām, mērķtiecīgi stimuli ***CO_2*** transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie ***pasākumi*** (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie ***pasākumi*** (piemēram, rezervētas stāvvietas) attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var ***atbalstīt ļoti efektīvu bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu tirgū. Izstrādājot šādus pasākumus, lielāka uzmanība būtu jāpievērš objektīviem ar emisijām saistītiem kritērijiem, tostarp enerģijas patēriņam, transportlīdzekļa masai un tehnoloģiskajai efektivitātei. Mazs izmērs***

apakškategoriju.	***pats par sevi nenozīmē zemākas iegādes vai darbības izmaksas. Mazus elektrotransportlīdzekļus galvenokārt izmanto kā otros automobiļus, savukārt mājsaimniecības ar zemākiem ienākumiem parasti izmanto lietoto automobiļu tirgu un bieži saskaras ar ierobežotu piekļuvi uzlādes infrastruktūrai, un daudzas mājsaimniecības, jo īpaši ģimenes, ir atkarīgas no transportlīdzekļiem, kas nodrošina pietiekamu pasažieru ietilpību, vietu bagāžai un braukšanas attālumu, kas nodrošinātu to ikdienas mobilitātes vajadzības. Tāpēc, lai sasniegtu cenas ziņā pieejamas un ilgtspējīgas mobilitātes mērķi, nebūtu jāpopularizē tikai mazāki transportlīdzekļi, bet būtu jāatbalsta arī lielāki ģimenes transportlīdzekļi, ja tie sasniedz augstu energoefektivitātes līmeni.*** Tāpēc ***regulējuma diferenciācijas pamatā vajadzētu būt objektīviem un izmērāmiem ar emisijām saistītiem parametriem, jo īpaši energoefektivitātei. Šāda pieeja veicinātu faktisku CO2 emisiju samazināšanu, sekmētu tehnoloģiski neitrālu inovāciju un stiprinātu stimulus pastāvīgiem efektivitātes uzlabojumiem visos*** transportlīdzekļu ***segmentos***. ***Turpretī kritēriji, kuru pamatā ir transportlīdzekļa garums, var stimulēt nelielus izmēru pielāgojumus, lai iegūtu regulatīvās priekšrocības, vienlaikus nesniedzot tiešus ieguvumus attiecībā uz uzlabotu tehnoloģisko efektivitāti un pieejamību cenas ziņā.***

Or. en

Grozījums Nr. 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Regulas priekšlikums
12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, ***elektrotransportlīdzekļus nepieciešams padarīt*** cenas ziņā ***pieejamākus***. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (ilgāks pārejas periods jaunām prasībām, mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā. Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza ***elektrotransportlīdzekļa*** juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju.	(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, ***tiecoties panākt tehnoloģisko neitralitāti, bezemisiju transportlīdzekļi un vieglie komerciālie transportlīdzekļi ir jāpadara*** cenas ziņā ***pieejamāki un jāpaplašina tirgū pieejamo tehnoloģiju klāsts, veicinot pilnībā elektrisku transportlīdzekļu, degvielas elemenṭa un citu ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu un iekšdedzes motoru vai hibrīda transportlīdzekļa, ko darbina tikai ar CO_2 neitrālu degvielu, ieviešanu***. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (ilgāks pārejas periods jaunām prasībām, mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā. Tomēr***, lai gan bezemisiju transportlīdzekļu jēdziens ir ieviests Regulā (ES) 2019/631, Savienības*** tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza ***bezemisiju*** transportlīdzekļa juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 ***un N1*** transportlīdzekļu kategorijā ieviest ***jaunu bezemisiju transportlīdzekļu*** apakškategoriju. ***Termina "mazs bezemisiju transportlīdzeklis" definīcija kā M1 un N1 transportlīdzekļu kategorijas apakškategorija šajā regulā ir savstarpēji saistīta ar bezemisiju transportlīdzekļu definīciju vai noteikumiem par superkredītiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/631, vai mazoglekļa prasībām publiskā iepirkuma un publiskā atbalsta shēmu kontekstā un attiecīgā gadījumā ar izrietošiem tipa apstiprināšanas***

noteikumu grozījumiem. Tāpēc, ja tiesību aktos minētajās jomās tiek ieviesti grozījumi, Komisija būtu jāpilnvaro tos atspoguļot tipa apstiprināšanas noteikumos, izmantojot deleģētos aktus.

Or. en

Grozījums Nr. 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, ***elektrotransportlīdzekļus nepieciešams padarīt*** cenas ziņā ***pieejamākus***. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (***ilgāks pārejas periods jaunām prasībām,*** mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā. Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza elektrotransportlīdzekļa juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju.	(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums***, kas arī veicināja lielāku un smagāku transportlīdzekļu skaita pieaugumu uz autoceļiem***. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, ***paplašinātu tās ietekmi un nodrošinātu godīgu konkurenci iekšējā tirgū, elektrotransportlīdzekļi ir jāpadara*** cenas ziņā ***pieejamāki patērētājiem***. ***Pasākumiem, kuru mērķis ir veicināt mazāk un cenas ziņā pieejamākus elektrotransportlīdzekļu ieviešanu, jābūt saskaņotiem ar Savienības drošības mērķiem, tostarp attiecībā uz pasažieru un neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību.*** Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā ***un stiprināt patērētāju uzticēšanos***. ***Lai aizsargātu darbvietas, prasmes un rūpniecisko***

pievienoto vērtību ES, ražotāji būtu jāstimulē ieguldīt mazos elektrotransportlīdzekļos, cita starpā publiskajā iepirkumā par prioritāti nosakot saturu "ražots ES" un uzņēmumu autoparku dekarbonizāciju, kā noteikts Regulā (ES) XXXX/XXXX[15e] [priekšlikums par pasākumu satvara izveidi industriālās jaudas paātrināšanai un dekarbonizācijai stratēģiskās nozarēs] (Industriālās attīstības paātrināšanas akts). Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza elektrotransportlīdzekļa juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju***, lai precizētu tiesisko regulējumu, atvieglotu šo pasākumu īstenošanu un nodrošinātu iekšējā tirgus saskaņotību***.

_____

[15e] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) XXXX/XXXX ([..]), ar ko izveido pasākumu satvaru industriālās jaudas paātrināšanai un dekarbonizācijai stratēģiskās nozarēs un groza Regulas (ES) 2018/1724, (ES) 2024/1735 un (ES) 2024/3110 (OV...).

Or. en

Grozījums Nr. 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Regulas priekšlikums
12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja ***elektrotransportlīdzekļu*** premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, ***elektrotransportlīdzekļus***	(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja ***transportlīdzekļu*** premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, cenas ziņā ***pieejami***

nepieciešams padarīt cenas ziņā ***pieejamākus***. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (ilgāks pārejas periods jaunām prasībām, mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo ***elektrotransportlīdzekļu*** labāku pieejamību cenas ziņā. ***Tomēr*** tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza ***elektrotransportlīdzekļa*** juridiskas definīcijas***. Tāpēc*** ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju.

mazemisiju transportlīdzekļi ir jāpadara plaši pieejami. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (ilgāks pārejas periods jaunām prasībām, mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo ***Savienībā ražotu mazemisiju transportlīdzekļu*** labāku pieejamību cenas ziņā. ***Pieejamības cenas ziņā mērķi vislabāk var sasniegt, definējot apakškategoriju pēc transportlīdzekļa emisiju rādītājiem, nevis tikai pēc piedziņas tehnoloģijas. Tāpēc atbilstībai neatkarīgi no piedziņas veida būtu jāattiecas uz visiem transportlīdzekļiem, kas kvalificējami kā bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļi Regulas (ES) 2019/631 3. panta 1. punkta m) apakšpunkta nozīmē, tostarp transportlīdzekļiem, ko darbina ar atjaunīgajām degvielām Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 22.a punkta nozīmē, piemēram, biodegvielām, kas definētas minētās direktīvas 2. panta 33. punktā, un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām, kas definētas minētās direktīvas 2. panta 36. punktā. Tā kā*** tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza ***transportlīdzekļa*** juridiskas definīcijas***,*** ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju. ***Lai nodrošinātu, ka ieguvumi, kas saistīti ar minēto apakškategoriju, atbalsta Eiropas ražošanas nozari, atbilstībai vajadzētu būt atkarīgai no transportlīdzekļa Savienības izcelsmes. Kritēriji Savienības izcelsmes noteikšanai minētās apakškategorijas vajadzībām būtu jānosaka ar tiesību aktu, kas pieņemts saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, atbilstīgi metodikai, kura jānosaka saskaņā ar Regulu [Industriālās attīstības paātrināšanas akts, 2026/0068(COD)].***

Or. en

Grozījums Nr. 50
Volker Schnurrbusch

Regulas priekšlikums
12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, ***elektrotransportlīdzekļus*** nepieciešams padarīt cenas ziņā ***pieejamākus***. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (ilgāks pārejas periods jaunām prasībām, mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā. Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza elektrotransportlīdzekļa juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju.	(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, ***mazemisiju transportlīdzekļus*** nepieciešams padarīt cenas ziņā ***pieejamus, nodrošinot tehnoloģiju neitralitāti***. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (ilgāks pārejas periods jaunām prasībām, mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā. Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza elektrotransportlīdzekļa juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju.

Or. en

Grozījums Nr. 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, elektrotransportlīdzekļus nepieciešams padarīt cenas ziņā pieejamākus. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (***ilgāks pārejas periods jaunām prasībām,*** mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā. Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza elektrotransportlīdzekļa juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju.	(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, elektrotransportlīdzekļus nepieciešams padarīt cenas ziņā pieejamākus. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā. Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza elektrotransportlīdzekļa juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju.

Or. en

Grozījums Nr. 52
Jonas Sjöstedt

Regulas priekšlikums
12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, elektrotransportlīdzekļus nepieciešams padarīt cenas ziņā pieejamākus. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (***ilgāks pārejas periods jaunām prasībām,*** mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos),	(12) Pāreju uz ilgtspējīgāku autotransportu galvenokārt veicināja elektrotransportlīdzekļu premium modeļu pārdošanas apjoma pieaugums. Tomēr, lai nodrošinātu šīs pārkārtošanās nepārtrauktību, elektrotransportlīdzekļus nepieciešams padarīt cenas ziņā pieejamākus. Mērķtiecīgi regulatīvie pasākumi (mērķtiecīgi stimuli CO2 transportlīdzekļu emisiju standartos), fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un

fiskālie (piemēram, subsīdiju shēmas) un nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā. Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza elektrotransportlīdzekļa juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju.	nefiskālie (piemēram, rezervētas stāvvietas) ieguvumi attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem var veicināt mazo elektrotransportlīdzekļu labāku pieejamību cenas ziņā. Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav maza elektrotransportlīdzekļa juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju.

Or. en

Grozījums Nr. 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Regulas priekšlikums
12.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(12a) Lietderības koeficients ir pieņēmums, kas izmantots Savienības tiesību aktos, lai noteiktu, cik ilgi no elektrotīkla uzlādējams hibrīdelektrisks transportlīdzeklis tiek darbināts elektriski. Pārskatīšana, kas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) 2023/443 piemērojama no 2027. gada, ievērojami samazinātu šo pieņēmumu un tādējādi pasliktinātu no elektrotīkla uzlādējamu hibrīdelektrisku transportlīdzekļu oficiālos CO2 rādītājus. Tomēr minētās pārskatīšanas pamatā ir dati par esošo autoparku un uzlādes nosacījumiem, lai gan paredzams, ka akumulatoru jauda, uzlādes pieejamība un lietotāju paradumi turpinās attīstīties. Minēto samazinājumu piemērojot bez atjauninātiem reprezentatīviem reālos apstākļos iegūtiem datiem, pastāv risks, ka no elektrotīkla uzlādējami hibrīdelektriski transportlīdzekļi tiks izslēgti no bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kategorijām, publiskā iepirkuma shēmām un valstu stimulu satvariem, pat ja to sniegums reālos apstākļos pamatotu

atbilstību arī turpmāk. Tāpēc lietderības koeficientam arī turpmāk vajadzētu būt balstītam uz reprezentatīviem un atjauninātiem datiem, un tas nedrīkst apdraudēt tehnoloģiski neitrālu pieeju cenas ziņā pieejamai mazemisiju mobilitātei.

Or. en

Grozījums Nr. 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
12.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(12a) Lai gan kopējās izmaksas, kas saistītas ar akumulatora elektrotransportlīdzekļa īpašumtiesībām visā tā darbmūžā, ir zemākas nekā transportlīdzeklim, kas darbināms ar iekšdedzes motoru, galvenokārt tāpēc, ka tam ir zemākas tehniskās apkopes un degvielas izmaksas, augstāka iepirkuma cena jaunam elektrotransportlīdzeklim bieži vien patērētājiem ir būtisks šķērslis. Valstu sociālā līzinga modeļi, jo īpaši tie, kas paredzēti mājsaimniecībām ar zemiem un vidējiem ienākumiem, ir izrādījušies efektīvi bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanas paātrināšanā, tādējādi samazinot atkarību no fosilām degvielām un cenu svārstību ietekmi. Dalībvalstis būtu jāmudina izveidot tiesisko regulējumu attiecībā uz sociālo līzingu, kas jo īpaši paredzēts mājsaimniecībām ar zemiem un vidējiem ienākumiem, mazaizsargātiem transporta lietotājiem un darba ņēmējiem. Šajā nolūkā dalībvalstis tiek mudinātas izmantot pieejamos ES fondus, jo īpaši Sociālo klimata fondu, kas izveidots ar Regulu (ES) 2023/955[15f].

[15f] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/955 (2023. gada 10. maijs), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060 (OV L 130, 16.5.2023., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Grozījums Nr. 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Regulas priekšlikums
12.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(12a) Kamēr nav saņemts Komisijas priekšlikums par CO2 neitrālu degvielu, kā paredzēts Regulas (ES) 2023/851 11. apsvērumā, un ņemot vērā notiekošās sarunas par tās pārskatīšanu, šajā regulā būtu jāuzskata, ka CO_2 neitrāla degviela ir visas degvielas, kas definētas Atjaunojamo energoresursu direktīvā (ES) 2018/2001, ar noteikumu, ka tās atbilst minētajā direktīvā un saistītajos deleģētajos aktos noteiktajiem ilgtspējas kritērijiem, ja degvielas ražošanā no biomasas, apkārtējā gaisa vai reciklēta oglekļa avotiem tiek piesaistīts tāds pats CO2 daudzums, kāds izmantošanas posmā rodas sadedzināšanas procesā. Minētajām degvielām būtu jāietver atjaunīgās un/vai sintētiskās degvielas, piemēram, biodegviela, biogāze, biomasas degviela, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgā šķidrā un gāzveida transporta degviela (RFNBO) vai reciklēta oglekļa degviela (RCF), kā arī biodegvielas, kas ražotas no Regulas (ES) 2018/2021 IX pielikumā uzskaitītajām izejvielām.

Or. en

Grozījums Nr. 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Regulas priekšlikums
12.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(12a) Hibrīdelektriskie transportlīdzekļi ar ārēju uzlādi var efektīvi veicināt Savienības klimata mērķu sasniegšanu tikai tad, ja to regulatīvās CO2 emisiju vērtības atspoguļo to sniegumu reālos apstākļos. Tāpēc Komisijai būtu regulāri jānovērtē lietderības koeficients, ko izmanto, lai saskaņā ar tipa apstiprināšanas regulējumu noteiktu šādu transportlīdzekļu svērtās CO2 emisijas, salīdzinot to ar reālos apstākļos iegūtiem datiem, tostarp datiem par faktisko elektriskās braukšanas īpatsvaru, degvielas patēriņu, elektroenerģijas patēriņu un uzlādes paradumiem. Ja tiek konstatēts, ka tipa apstiprinājuma vērtības nav reprezentatīvas attiecībā uz veiktspēju reālos apstākļos, Komisijai būtu jāpielāgo attiecīgā metodika un attiecīgā gadījumā jāpiemēro korekcijas koeficienti, lai nodrošinātu šīs Regulas (ES) 2019/613 vidisko integritāti un efektivitāti.

Or. en

(Regula (ES) 2019/613)

Pamatojums

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Grozījums Nr. 57
Jens Gieseke

Regulas priekšlikums
12.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(12a) Tajā pašā laikā ļoti efektīvi elektrotransportlīdzekļi var būtiski palīdzēt samazināt enerģijas patēriņu, samazināt ekspluatācijas izmaksas patērētājiem un samazināt spiedienu uz elektroenerģijas sistēmām. Lai veicinātu šādu transportlīdzekļu izstrādi un ieviešanu tirgū, ir lietderīgi izveidot īpašu kategoriju ļoti efektīviem elektrotransportlīdzekļiem un nodrošināt mērķtiecīgus stimulus, arī izmantojot superkredītu mehānismu saskaņā ar CO2 emisiju standartiem. Tomēr tipa apstiprināšanas regulējumā pašlaik nav ļoti efektīva elektrotransportlīdzekļa juridiskas definīcijas. Tāpēc ir lietderīgi esošajā M1 transportlīdzekļu kategorijā ieviest apakškategoriju.

Or. en

Pamatojums

Ļoti efektīvi elektrotransportlīdzekļi palīdz samazināt ekspluatācijas izmaksas patērētājiem, kopējo enerģijas pieprasījumu un spiedienu uz elektroenerģijas sistēmām. Lai nodrošinātu, ka tiek veicināta energoefektīvu transportlīdzekļu attīstība, būtu jāievieš jauns superkredīts.

Grozījums Nr. 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Regulas priekšlikums
12.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(12a) Lietderības koeficients, ko

izmanto, lai noteiktu no elektrotīkla uzlādējamu hibrīdelektrisku transportlīdzekļu oficiālās CO2 emisijas, ar Komisijas Regulu (ES) 2023/443 tika pārskatīts divos posmos, otro posmu piemērojot no 2027. gada 1. janvāra. Kopš minētās pārskatīšanas izstrādes no elektrotīkla uzlādējami hibrīdpiedziņas transportlīdzekļi ir ievērojami palielinājuši savu elektrisko sniedzamību un faktisko elektriskas braukšanas īpatsvaru. Tāpēc, piemērojot 2027. gada posmu, tiktu nepietiekami novērtēta mūsdienīgu transportlīdzekļu veiktspēja, tā atturot no turpmākām investīcijām pārejas tehnoloģijā, kas joprojām ir svarīga cenas pieņemamībai un reģioniem ar ierobežotu uzlādes infrastruktūru. Tāpēc ir lietderīgi saglabāt 2025. un 2026. gadā piemērojamos lietderības koeficienta parametrus.

Or. en

Grozījums Nr. 59
Daniel Attard

Regulas priekšlikums
12.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(12a) Ieviešot jauno M1E transportlīdzekļu apakškategoriju, būtu jāņem vērā īpašie apstākļi mazajos tirgos un tirgos transportlīdzekļiem ar stūri labajā pusē, lai nodrošinātu pieejamību cenas ziņā, tirgus piekļūstamību un samērīgas atbilstības nodrošināšanas izmaksas.

Or. en

Pamatojums

Lai nodrošinātu, ka ierosinātā M1E kategorija joprojām ir komerciāli dzīvotspējīga mazajos tirgos un tirgos transportlīdzekļiem ar stūri labajā pusē.

Grozījums Nr. 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(13) Lemjot par piemērošanas datumiem turpmākām mehānisko transportlīdzekļu prasībām, kas ietekmē šo jauno mazo elektrotransportlīdzekļu apakškategoriju, būtu jāņem vērā proporcionāli lielāka ietekme uz izstrādes izmaksām, ko šiem transportlīdzekļiem var radīt jaunās prasības, salīdzinājumā ar smagākiem un dārgākiem transportlīdzekļiem.	***svītrots***

Or. en

Grozījums Nr. 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(13) Lemjot par piemērošanas datumiem turpmākām mehānisko transportlīdzekļu prasībām, kas ietekmē šo jauno mazo elektrotransportlīdzekļu apakškategoriju, būtu jāņem vērā proporcionāli lielāka ietekme uz izstrādes izmaksām, ko šiem transportlīdzekļiem var radīt jaunās prasības, salīdzinājumā ar smagākiem un dārgākiem transportlīdzekļiem.	***svītrots***

Or. en

Grozījums Nr. 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(13) Lemjot par piemērošanas datumiem turpmākām mehānisko transportlīdzekļu prasībām, kas ietekmē šo jauno mazo elektrotransportlīdzekļu apakškategoriju, būtu jāņem vērā ***proporcionāli lielāka ietekme uz izstrādes izmaksām, ko šiem transportlīdzekļiem var radīt jaunās prasības, salīdzinājumā ar smagākiem un dārgākiem transportlīdzekļiem***.	(13) Lemjot par piemērošanas datumiem turpmākām mehānisko transportlīdzekļu prasībām, kas ietekmē šo jauno mazo elektrotransportlīdzekļu apakškategoriju, būtu jāņem vērā ***noteikts skaits parametru, lai nodrošinātu, ka tie sniedz maksimālu drošību galalietotājiem un citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, jo īpaši neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem, piemēram, gājējiem un velosipēdistiem, jo šos transportlīdzekļus ir paredzēts ekspluatēt jo īpaši pilsētu teritorijās***. ***Tāpēc attiecībā uz šo jauno transportlīdzekļu apakškategoriju būtu jānodrošina vismaz atbilstība M1 kategorijas vieglajiem pasažieru automobiļiem piemērojamajām prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) 2019/2144.***

Or. en

Grozījums Nr. 63
Maria Grapini

Regulas priekšlikums
13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(13) Lemjot par piemērošanas datumiem turpmākām mehānisko transportlīdzekļu prasībām, kas ietekmē šo jauno mazo elektrotransportlīdzekļu apakškategoriju, būtu jāņem vērā proporcionāli lielāka ietekme uz izstrādes izmaksām, ko šiem transportlīdzekļiem var radīt jaunās prasības, salīdzinājumā ar smagākiem un	(13) Lemjot par piemērošanas datumiem turpmākām mehānisko transportlīdzekļu prasībām, kas ietekmē šo jauno mazo elektrotransportlīdzekļu apakškategoriju, būtu jāņem vērā proporcionāli lielāka ietekme uz izstrādes izmaksām, ko šiem transportlīdzekļiem var radīt jaunās prasības, salīdzinājumā ar smagākiem un

dārgākiem transportlīdzekļiem.	dārgākiem transportlīdzekļiem. ***Tas ir nepieciešams, lai novērstu to, ka mazo elektrotransportlīdzekļu izstrāde un lietošana kļūs neizdevīga.***

Or. ro

Grozījums Nr. 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Regulas priekšlikums
13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(13) Lemjot par piemērošanas datumiem turpmākām mehānisko transportlīdzekļu prasībām, kas ietekmē šo jauno ***mazo elektrotransportlīdzekļu*** apakškategoriju, būtu jāņem vērā proporcionāli lielāka ietekme uz izstrādes izmaksām, ko šiem transportlīdzekļiem var radīt jaunās prasības, salīdzinājumā ar smagākiem un dārgākiem transportlīdzekļiem.	(13) Lemjot par piemērošanas datumiem turpmākām mehānisko transportlīdzekļu prasībām, kas ietekmē šo jauno ***transportlīdzekļu*** apakškategoriju, būtu jāņem vērā proporcionāli lielāka ietekme uz izstrādes izmaksām, ko šiem transportlīdzekļiem var radīt jaunās prasības, salīdzinājumā ar smagākiem un dārgākiem transportlīdzekļiem.

Or. en

Grozījums Nr. 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
13.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	***(13a) Regula (ES) 2019/2144 tika pieņemta 2019. gadā un būtu jāpārskata 2027. gadā, lai tās prasības pielāgotu jaunākajiem tehnoloģiskajiem sasniegumiem, kas nodrošina maksimālu drošību ceļu satiksmes dalībniekiem, jo īpaši neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem. Daži minēto prasību**

atjauninājumi jau tiek veikti ANO EEK darbā, kurā piedalās ES, lai pielāgotu transportlīdzekļu veiktspējas prasības. Pārskatot Regulu (ES) 2019/2144, minētie atjauninājumi, kā arī iespējamais jaunais drošības aprīkojums būtu jāpiemēro M1E transportlīdzekļu kategorijai, lai aizsargātu ceļu satiksmes drošību un veicinātu ES mērķu sasniegšanu šajā jomā. Turklāt pašreizējās prasības, kas noteiktas Regulā (ES) 2019/2144, būtu jāsaglabā nemainīgas.

Or. en

Grozījums Nr. 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Regulas priekšlikums
14. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(14) Kā paziņots Rūpniecības rīcības plānā ES autobūves nozarei, Komisijai ir jāizdod Komisijas ieteikums ar stimulu shēmu opcijām, kas ir izrādījušās efektīvas bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanas veicināšanā ***un atbilst*** konkurences noteikumiem. Ieteikumi dalībvalstīm par fiskāliem (t. i., iegādes subsīdijas, atbrīvojumi no nodokļiem, atbrīvojums no ceļa lietošanas maksas) un nefiskāliem (t. i., uz lielumu balstīta stāvvietu izmantošanas tiesību piešķiršana, īpaša uzlādes infrastruktūra utt.) pasākumiem varētu būt balstīti arī uz jauno mazu elektrotransportlīdzekļu apakškategoriju.	(14) Kā paziņots Rūpniecības rīcības plānā ES autobūves nozarei, Komisijai ir jāizdod Komisijas ieteikums ar stimulu shēmu opcijām, kas ir izrādījušās efektīvas bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanas veicināšanā***. Šādiem stimuliem būtu jāatbilst Savienības stratēģiskajiem mērķiem, tostarp Eiropas autobūves nozares konkurētspējas stiprināšanai, vienlaikus saglabājot atbilstību*** konkurences noteikumiem ***un izvairoties no iekšējā tirgus izkropļojumiem***. Ieteikumi dalībvalstīm par fiskāliem (t. i., iegādes subsīdijas, atbrīvojumi no nodokļiem, atbrīvojums no ceļa lietošanas maksas) un nefiskāliem (t. i., uz lielumu balstīta stāvvietu izmantošanas tiesību piešķiršana, īpaša uzlādes infrastruktūra utt.) pasākumiem varētu būt balstīti arī uz jauno mazu elektrotransportlīdzekļu apakškategoriju. ***Šādiem pasākumiem būtu jānodrošina, ka publiskais atbalsts faktiski palīdz stiprināt Savienības***

industriālo ekosistēmu.

Or. en

Grozījums Nr. 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Regulas priekšlikums
14.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	***(14a) Dalībvalstis piešķir ievērojamus resursus, lai stimulētu transportlīdzekļu izmantošanu, tomēr nav vienotas definīcijas, saskaņā ar kuru tās varētu novirzīt šādu atbalstu transportlīdzekļiem, kas rada Eiropas vērtību. Ar Regulu [Industriālās attīstības paātrināšanas akts, 2026/0068(COD)] pirmo reizi ir izveidota uz komponentiem un piegādātājiem balstīta metodika, ar ko nosaka, vai transportlīdzeklis ir Savienības izcelsmes transportlīdzeklis, taču šī metodika attiecas tikai uz elektrotransportlīdzekļiem un tās kalibrēšanu galvenokārt virza ar deleģētajiem aktiem. Transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar iekšdedzes dzinēju vai hibrīddzinēju, tostarp transportlīdzekļi, kurus darbina ar nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 36. punktā, vai ar biodegvielām, kā definēts minētās direktīvas 2. panta 33. punktā, un kuri joprojām veido ievērojamu daļu no atbalstītajām reģistrācijām, paliek ārpus jebkāda līdzvērtīga regulējuma. Lai dalībvalstīm sniegtu izmantojamu instrumentu Eiropas piegādes bāzes stiprināšanai, ja tās to vēlas, vienlaikus saglabājot likumdevēju atbildību par šādu pasākumu tvērumu, Komisijai minētās metodikas paplašināšana būtu jānovērtē ar spēka pārvadu nesaistītā veidā un jāiesniedz priekšlikums, kas jāpieņem saskaņā ar**

parasto likumdošanas procedūru, lai jebkura šāda satvara tvērums un robežvērtības atspoguļotu apzinātu politisku izvēli, nevis tehnisku kalibrēšanu.

Or. en

Grozījums Nr. 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
14.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(14a) Hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) var būt nozīme pārejā uz bezemisiju mobilitāti, un tie var būt noderīgi konkrētos izmantošanas gadījumos, kā arī citos pasaules tirgos. OVC-HEV palīdz samazināt autotransporta radītās CO_2 emisijas, apvienojot iekšdedzes dzinēju tehnoloģiju un elektriskās braukšanas iespējas, vienlaikus piedāvājot patērētājiem praktisku un elastīgu risinājumu, kas tos iepazīstina ar elektrisko mobilitāti. OVC-HEV CO_2 emisijas, kas definēts Regulā (ES) 2024/1257, aprēķina, izmantojot lietderības koeficientu, kas 2025. gadā palielināja tipa apstiprināšanas testu nobraukuma parametrus, un 2027. gadā ir paredzēts šos noteikumus padarīt vēl stingrākus. Šāda stingrāka piemērošana ievērojami palielinātu tipa apstiprinājuma CO_2 vērtības, tādējādi samazinot OVC-HEV devumu attiecībā uz to, lai ražotāji nodrošinātu atbilstību CO_2 samazināšanas mērķrādītājiem. Lai nodrošinātu regulatīvo stabilitāti un saglabātu OVC-HEV devumu emisiju samazināšanā, grozot Regulu (ES) 2024/1257, būtu jāsaglabā pašreizējais

lietderības koeficients.

Or. en

Pamatojums

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Grozījums Nr. 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
16. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(16) Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas prasība būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst Regulas (ES) 2019/2144 tvērumā. Minētā prasība rada ***nevajadzīgas*** izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un uzņēmumiem, kas iegādājas šādus transportlīdzekļus, tādējādi palēninot bezemisiju vieglo komerciālo transportlīdzekļu ***skaita pieaugumu***. ***Tāpēc*** ir lietderīgi N2 kategorijas ***bezemisiju*** transportlīdzekļus ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 3,5 līdz 4,25 tonnām atbrīvot no prasības būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm.	(16) Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc***, ņemot vērā smagāka transportlīdzekļa un lielāka sadursmes spēka savstarpējo saistību,*** uz tiem attiecas prasība būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst Regulas (ES) 2019/2144 tvērumā. ***Ceļu satiksmes drošības apsvērumu dēļ transportlīdzekļa masa ir būtisks parametrs.*** Minētā prasība rada ***papildu*** izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un uzņēmumiem, kas iegādājas šādus transportlīdzekļus, tādējādi palēninot bezemisiju vieglo komerciālo transportlīdzekļu ***izvēršanu***. ***Lai atbalstītu pāreju uz bezemisiju transportu un palielinātu Eiropas uzņēmumu, jo īpaši***

MVU, konkurētspēju, ir lietderīgi N2 kategorijas ***pilnīgi elektrisku*** transportlīdzekļus ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 3,5 līdz 4,25 tonnām atbrīvot no prasības būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm***, ar nosacījumu, ka tiek ieviesti atbilstoši pasākumi ceļu satiksmes drošības nodrošināšanai***. ***Šo atbrīvojumu var periodiski pārskatīt, lai nodrošinātu, ka tas joprojām ir samērīgs, drošs un saderīgs ar drošuma un iekšējā tirgus mērķiem.***

Or. en

Grozījums Nr. 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
16. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(16) Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas prasība būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst Regulas (ES) 2019/2144 tvērumā. Minētā prasība rada nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un uzņēmumiem, kas iegādājas šādus transportlīdzekļus, tādējādi palēninot bezemisiju vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita pieaugumu. Tāpēc ir lietderīgi N2 kategorijas bezemisiju transportlīdzekļus ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 3,5 līdz 4,25 tonnām atbrīvot no prasības būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm.	(16) Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas prasība būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst Regulas (ES) 2019/2144 tvērumā. Minētā prasība rada nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un uzņēmumiem, kas iegādājas šādus transportlīdzekļus, tādējādi palēninot bezemisiju vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita pieaugumu. Tāpēc ir lietderīgi N2 kategorijas bezemisiju transportlīdzekļus ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 3,5 līdz 4,25 tonnām atbrīvot no prasības būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm. ***Tomēr, tā kā šim atbrīvojumam nav veikts īpašs ietekmes novērtējums un ir paredzams, ka***

akumulatoru enerģijas blīvums laika gaitā uzlabosies, tā pastāvīgais pamatojums būtu jānovērtē saistībā ar Regulas (ES) 2019/2144 izvērtēšanu. Tāpēc Komisijai būtu jāizvērtē atbrīvojuma ietekme uz ceļu satiksmes drošību un tehnoloģiju attīstību un attiecīgā gadījumā jāapsver, vai joprojām ir vajadzīga maksimālā tehniski pieļaujamā pilnās masas robežvērtība.

Or. en

Grozījums Nr. 71
Volker Schnurrbusch

Regulas priekšlikums
16. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(16) ***Akumulatoru baterijas svara dēļ*** vieglie komerciālie ***akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi*** varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas prasība būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm***, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst Regulas (ES) 2019/2144 tvērumā. Minētā prasība rada nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un uzņēmumiem, kas iegādājas šādus transportlīdzekļus, tādējādi palēninot bezemisiju vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita pieaugumu***. Tāpēc ir lietderīgi N2 kategorijas ***bezemisiju*** transportlīdzekļus ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 3,5 līdz 4,25 tonnām atbrīvot no prasības būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm.	(16) ***Ņemot vērā mūsdienu drošības sistēmu svaru un citas obligātās vieglo komerciālo transportlīdzekļu īpašības,*** vieglie komerciālie ***transportlīdzekļi*** varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas prasība būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm. Tāpēc ir lietderīgi N2 kategorijas ***vieglos komerciālos*** transportlīdzekļus ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 3,5 līdz 4,25 tonnām atbrīvot no prasības būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm.

Or. en

Grozījums Nr. 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Regulas priekšlikums
16. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(16) ***Akumulatoru baterijas svara dēļ vieglie komerciālie akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi varētu pārsniegt 3,5 tonnu masu, un tāpēc uz tiem attiecas prasība būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm, lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījums kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kas neietilpst Regulas (ES) 2019/2144 tvērumā. Minētā prasība rada nevajadzīgas izmaksas transportlīdzekļu ražotājiem un uzņēmumiem, kas iegādājas šādus transportlīdzekļus, tādējādi palēninot bezemisiju vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita pieaugumu. Tāpēc ir lietderīgi*** N2 kategorijas ***bezemisiju transportlīdzekļus*** ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 3,5 līdz 4,25 tonnām atbrīvot no prasības būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm.	(16) N2 kategorijas ***transportlīdzekļi*** ar tehniski pieļaujamo maksimālo masu no 3,5 līdz 4,25 tonnām ***ir iekļaujami šajā kategorijā obligātā aprīkojuma masas, nevis augstāka riska profila dēļ, un tiem ir tāds pats kravnesības un izmantošanas gadījums kā vieglākiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuru nav Regulas (ES) 2019/2144 darbības jomā. Tāpēc šādus transportlīdzekļus neatkarīgi no to piedziņas veida ir lietderīgi*** atbrīvot no prasības būt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm. ***Konsekventa attieksme pret visu masas diapazonu arī ļauj operatoriem pilnībā izmantot moderno autofurgonu kravnesību, samazinot konkrētam preču apjomam vajadzīgo braucienu skaitu un tādējādi samazinot emisijas uz tonnkilometru.***

Or. en

Grozījums Nr. 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Regulas priekšlikums
16.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(16a) Ir svarīgi dot dalībvalstīm, valsts iestādēm un ekonomikas dalībniekiem pietiekami daudz laika sagatavoties ar

Regulu (ES) 2024/1257 ieviesto jauno noteikumu un saskaņā ar to pieņemto īstenošanas aktu un deleģēto aktu piemērošanai. Ņemot vērā īpašās tehniskās problēmas, kas saistītas ar bezemisiju tehnoloģiju izstrādi un ieviešanu lielas noslodzes transportlīdzekļiem un piekabēm, minētajām transportlīdzekļu kategorijām ir piemērots ilgāks sagatavošanās laiks. Tāpēc, lai nodrošinātu, ka attiecīgajai nozarei ir pietiekami daudz laika jauno prasību īstenošanai, ir lietderīgi vēl vairāk atlikt Regulas (ES) 2024/1257 noteikumu piemērošanu jauniem M2, M3, N2 vai N3 kategorijas transportlīdzekļiem un O3 vai O4 kategorijas piekabēm. Jāatgādina, ka piemērošanas datumu lielas noslodzes transportlīdzekļiem un piekabēm var atlikt, jo lielas noslodzes transportlīdzekļu jomā pāreja uz bezemisiju transportlīdzekļiem būs ilgāka. Attiecīgo īstenošanas aktu pieņemšanas datumi būtu attiecīgi jāgroza.

Or. en

Grozījums Nr. 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Regulas priekšlikums
16.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(16a) Bērni, kas atstāti bez uzraudzības transportlīdzekļos, var būt pakļauti nopietniem un strauji mainīgiem riskiem, tostarp karstuma vilnim, hipotermijai vai citām dzīvībai bīstamām situācijām. Vairākas dalībvalstis jau ir veikušas pasākumus šā riska novēršanai, tostarp nosakot valsts prasības attiecībā uz bērna atgādinājuma vai bērna atstāšanas novēršanas ierīcēm. Lai gan šādiem pasākumiem ir leģitīms un svarīgs

drošības mērķis, atšķirīgas valstu prasības visā Savienībā var radīt iekšējā tirgus sadrumstalotību un atšķirīgus aizsardzības līmeņus. Ņemot vērā bērnu klātbūtnes noteikšanas tehnoloģiju pieejamību un to pakāpenisku integrēšanu transportlīdzekļa drošības novērtējuma protokolos, ir lietderīgi noteikt saskaņotu Savienības prasību M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļiem būt aprīkotiem ar sistēmām, kas spēj atklāt vai ticami izsecināt bērna klātbūtni, kurš atstāts bez uzraudzības transportlīdzeklī, un savlaicīgi brīdināt.

Or. en

Grozījums Nr. 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Regulas priekšlikums
16.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(16a) Iebīdāmu un ievelkamu durvju rokturu sistēmas, jo īpaši sistēmas, kuru darbība ir atkarīga no elektriskas aktivizēšanas, var radīt riskus elektroapgādes traucējumu, sadursmes, apledojuma vai ārkārtas situācijās, tostarp transportlīdzekļa aizdegšanās vai iegremdēšanās ūdenī gadījumā. M1 un N1 kategorijas ražotājiem ir jānodrošina, lai šādus rokturus varētu izmantot šādās situācijās, kā arī jānodrošina iespēja ātri iejaukties neatliekamās palīdzības dienestiem, izveidojot kopēju un viegli piemērojamu drošības standartu.

Or. en

Grozījums Nr. 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
16.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(16a) Tā kā daži reaģenti aukstā temperatūrā var sasalt, ražotājiem būtu jāprojektē un jākonstruē reaģenta iesmidzināšanas sistēmas tā, lai tās varētu izturēt ilglaicīgu izmantošanu, tostarp ekspluatāciju aukstos apstākļos, kad reaģentu var atkārtoti sasaldēt un atkausēt. Tas ietver tādus pasākumus, kas nodrošina reaģenta tvertņu un cauruļu uzsildīšanu.

Or. en

Grozījums Nr. 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
16.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(16b) Dati, kas reālos apstākļos iegūti no iebūvētām degvielas un elektroenerģijas patēriņa pārraudzības (OBFCM) ierīcēm par hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem ar ārēju uzlādi (OVC-HEV), kuri ES reģistrēti 2021.–2023. gadā, liecina, ka šo transportlīdzekļu CO2 emisijas reālos apstākļos minētajā periodā vidēji bija 3,5 reizes lielākas nekā tipa apstiprinājuma vērtības. Tas ir ievērojami vairāk nekā tradicionālajiem transportlīdzekļiem, un to var izskaidrot ar neatbilstību starp tipa apstiprināšanā izmantoto lietderības koeficientu un faktiskajiem transportlīdzekļu uzlādes un braukšanas modeļiem, kas rada vairāk emisiju un palielina degvielas rēķinus patērētājiem. Šo datu analīze arī apstiprina, ka šo transportlīdzekļu reālos izmantošanas apstākļos emisiju starpība

palielinās. Lai stiprinātu patērētāju aizsardzību un nodrošinātu, ka pret šiem transportlīdzekļiem netiek vērsta netaisnīga attieksme salīdzinājumā ar citām tehnoloģijām, katru gadu ir jāatjaunina lietderības koeficients, ko izmanto, lai tipa apstiprināšanas laikā aplēstu OVC-HEV CO2 emisijas, pamatojoties uz datiem, kas saņemti no OBFCM.

Or. en

Grozījums Nr. 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Regulas priekšlikums
16.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(16b) Diapazona paplašināšanas tehnoloģijas sniedz papildu iespējas lielas noslodzes transportlīdzekļu dekarbonizācijai, bet pašlaik tām netiek pievērsta pienācīga uzmanība īstenošanas aktos, kas pieņemti saskaņā ar Euro 6 tiesību aktiem. Proti, spēkā esošais regulējums neļauj apstiprināt tādu mazas noslodzes motoru tipu, kurus paredzēts izmantot kā diapazona palielinātājus lielas noslodzes transportlīdzekļos. Lai samazinātu regulatīvo slogu un izmaksas ražotājiem, ir lietderīgi pieņemt īstenošanas aktus, kas ļauj izmantot un apstiprināt šādus motorus iebūvēšanai lielas noslodzes transportlīdzekļos.

Or. en

Grozījums Nr. 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi*** emisijām ***ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu*** reālos braukšanas apstākļos uz ceļa***, emisiju atbilstības pierādīšana zemas*** temperatūras ***apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (***no –7 °C līdz 38 °C***) prasības izpildē***. Tāpēc, lai ***ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas*** Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā***, ir lietderīgi atcelt minēto prasību par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu, jo šāda atcelšana neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos***.	(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Lai gan noteikumos par*** emisijām ***testēšanai*** reālos braukšanas apstākļos uz ceļa ***(RDE) ir definēti atļautie temperatūras intervāli diapazonā*** no -7 °C līdz 38 °C***, šie intervāli nav obligāti testēšanas apstākļi, tāpēc nav prasības veikt RDE testu -7 °C temperatūrā, tādējādi atbilstība šajā temperatūrā joprojām ir teorētiska, nevis pierādīta***. ***Savukārt zemas temperatūras laboratorijas testā transportlīdzekļiem piemēro standartizētus, kontrolētus apstākļus –7 °C temperatūrā, izmantojot pilsētas braukšanas ciklu, kas ļauj veikt atkārtojamus un salīdzināmus aukstās iedarbināšanas emisiju mērījumus. Aukstās iedarbināšanas emisijas ir kritiska fāze, kurā pirms iesildīšanas neefektīvas pēcapstrādes sistēmas darbības dēļ oglekļa monoksīda (CO) un ogļūdeņražu (HC) emisijas, jo īpaši no benzīna transportlīdzekļiem, ir ievērojami paaugstinātas un pilsētā veido lielu daļu no kopējām emisijām. Tā kā šīs emisijas nevar konsekventi uztvert, izmantojot RDE testu, kura rezultātu nosaka braukšanas paradumu un satiksmes apstākļu atšķirības reālos apstākļos, abi testi ir savstarpēji papildinoši, tiem ir atšķirīgi mērķi un to līdzāspastāvēšana nav uzskatāma par dublēšanos. Turklāt, lai gan testēšanas pienākums zemas temperatūras apstākļos no Regulas (EK) Nr. 715/2007[16a] tika pārnests uz Regulu (ES) 2024/1257, tajā netīši netika iekļautas attiecīgās CO un HC emisiju robežvērtības.*** Tāpēc, lai ***atspoguļotu likumdevēju sākotnējo nodomu un saglabātu augstu vides un sabiedrības veselības aizsardzības līmeni, ir lietderīgi***

Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā ***saglabāt zemas temperatūras laboratoriskās testēšanas pienākumu un no jauna ieviest CO un HC emisiju robežvērtības, kas ir tikpat stingras kā tās, kuras piemērojamas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007***.

---

*[16a] **Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1.–16. lpp.), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01)***

Or. en

Grozījums Nr. 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Regulas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē.*** Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas	(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ***attiecīgā gadījumā, veicot tipa apstiprināšanu,*** ir lietderīgi ***deklarēt atbilstību prasībai*** par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu.

ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi ***atcelt minēto prasību*** par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu***, jo šāda atcelšana neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos***.

Or. en

Pamatojums

Euro 7 lielā mērā ir saglabāts Euro 6 regulējums, tostarp emisiju robežvērtības un WLTP/RDE testēšana. Tomēr, lai gan zemas temperatūras (-7 °C) 6. tipa tests joprojām ir iekļauts sarakstā, tā procedūra un robežvērtības netika iekļautas, radot testēšanas pienākumu, kam nav noteiktu standartu. Ar šo grozījumu tiek svītrots obligātais 6. tipa tests tipa apstiprināšanai, vienlaikus saglabājot Euro 6 zemas temperatūras robežvērtības, atbilstību pierādot ar ražotāja atbilstības deklarāciju.

Grozījums Nr. 81
Kateřina Konečná

Regulas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē.*** Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi ***atcelt minēto*** prasību par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu***, jo šāda atcelšana***	(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ***attiecīgā gadījumā, veicot tipa apstiprināšanu,*** ir lietderīgi ***deklarēt atbilstību prasībai*** par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu.

neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos.

Or. en

Grozījums Nr. 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē.*** Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi ***atcelt minēto prasību*** par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu***, jo šāda atcelšana neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos***.	(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ***attiecīgā gadījumā, veicot tipa apstiprināšanu,*** ir lietderīgi ***deklarēt atbilstību prasībai*** par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu.

Or. en

Pamatojums

Lai saglabātu augstu vides aizsardzības līmeni, vienlaikus izvairoties no liekas fiziskas testēšanas, būtu jāsaglabā juridiskais pienākums ievērot zemas temperatūras emisiju robežvērtības, atkārtoti ieviešot Euro 6 zemas temperatūras emisiju robežvērtības.

Grozījums Nr. 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Regulas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē.*** Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi ***atcelt minēto prasību*** par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu***, jo šāda atcelšana neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos***.	(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ***attiecīgā gadījumā, veicot tipa apstiprināšanu,*** ir lietderīgi ***deklarēt atbilstību prasībai*** par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu.

Or. en

Pamatojums

Regulas (ES) 2024/1257 (Euro 7) mērķis bija saglabāt Euro 6 satvaru mazas noslodzes transportlīdzekļu emisijām. Tomēr, lai gan zemas temperatūras 6. tipa tests formāli joprojām ir "obligāts", saistītā procedūra un robežvērtības netika transponētas, tādējādi radot juridisko nenoteiktību. Automobiļu Omnibus regula atceļ obligāto testēšanu 6. tipa apstiprināšanai. Šis grozījums nodrošina, ka atbilstība Euro 6 zemas temperatūras robežvērtībām joprojām ir izpildāma, izmantojot ražotāja deklarāciju un tirgus uzraudzību.

Grozījums Nr. 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Regulas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē.*** Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi ***atcelt minēto prasību*** par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu***, jo šāda atcelšana neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos***.	(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ***attiecīgā gadījumā, veicot tipa apstiprināšanu,*** ir lietderīgi ***deklarēt atbilstību prasībai*** par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu.

Or. en

Pamatojums

Regulas (ES) 2024/1257 (Euro 7) mērķis bija kopumā saglabāt Euro 6 satvaru. Tomēr, lai gan zemas temperatūras tests joprojām ir minēts kā obligāts, attiecīgā procedūra un emisijas robežvērtības netika transponētas, tādējādi radot juridisku neatbilstību. Ar automobiļu Omnibus priekšlikumu tiek atcelts obligātais tests, kas varētu vājināt zemas temperatūras emisiju kontroli salīdzinājumā ar Euro 6. Šis grozījums labo šo nepilnību, saglabājot atbilstību Euro 6 zemas temperatūras robežvērtībām, izmantojot ražotāju deklarācijas un tirgus uzraudzību.

Grozījums Nr. 85
Jana Nagyová

Regulas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē.*** Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi ***atcelt minēto prasību*** par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu***, jo šāda atcelšana neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos***.	(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ***attiecīgā gadījumā, veicot tipa apstiprināšanu,*** ir lietderīgi ***deklarēt atbilstību prasībai*** par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu.

Or. en

Pamatojums

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Grozījums Nr. 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Regulas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē. Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi atcelt minēto prasību par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu, ***jo*** šāda atcelšana neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos.	(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē. ***Tomēr dažos Savienības reģionos gūtā pieredze liecina, ka ekstremāli klimatiskie apstākļi var ietekmēt emisiju kontroles sistēmu darbību reālos apstākļos.*** Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi atcelt minēto prasību par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu, ***vienlaikus nodrošinot, ka emisiju kontroles sistēmas joprojām ir efektīvas un uzticamas visos attiecīgos ekspluatācijas apstākļos visā Savienībā, nodrošinot, ka*** šāda atcelšana neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos.

Or. en

Grozījums Nr. 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Regulas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē. Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi atcelt minēto prasību par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu, ***jo*** šāda atcelšana neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos.	(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. Tā kā zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē. ***Tomēr dažos Savienības reģionos gūtā pieredze liecina, ka ekstremāli klimatiskie apstākļi var ietekmēt emisiju kontroles sistēmu darbību reālos apstākļos.*** Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi atcelt minēto prasību par specializētu zemas temperatūras laboratorisko testu, ***vienlaikus nodrošinot, ka emisiju kontroles sistēmas joprojām ir efektīvas un uzticamas visos attiecīgos ekspluatācijas apstākļos visā Savienībā, nodrošinot, ka*** šāda atcelšana neapdraudēs vides standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos.

Or. en

Grozījums Nr. 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas	(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas

transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Tā kā*** zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa***,*** emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē. ***Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi atcelt minēto prasību par specializētu*** zemas temperatūras ***laboratorisko*** testu***, jo šāda atcelšana neapdraudēs*** vides ***standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos***.	transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Tomēr Regulas (ES) 2024/1257 I pielikumā šim testam nebija iekļautas īpatnējās emisiju robežvērtības. Lai gan*** zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa ***(RDE), teorētiski varētu uzskatīt, ka*** emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ir ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē. ***Tomēr praksē Savienībā bieži vien netiek novēroti*** zemas temperatūras ***apstākļi, un tāpēc tie netiktu testēti ar RDE*** testu***. Tas varētu apdraudēt patērētāju,*** vides ***un veselības aizsardzības pasākumus, kā to norādīja arī vairākas ieinteresētās personas mērķorientētajā apspriešanā ar ieinteresētajām personām***. ***Tāpēc, lai izpildītu likumdevēju gribu, ir jāsaglabā motoru laboratorijas testi zemas temperatūras apstākļos un jāpievieno īpašas emisiju robežvērtības.***
	Or. en

Grozījums Nr. 89
Jonas Sjöstedt

Regulas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Tā kā*** zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras	(17) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumam M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem ir jāveic motoru laboratoriskie testi zemā temperatūrā. ***Tomēr šim testam paredzētās īpatnējās emisijas robežvērtības Regulas (ES) 2024/1257 I pielikumā netika iekļautas. Lai gan*** zemas temperatūras laboratoriskā testa temperatūras nosacījumi emisijām ir ietverti gāzveida piesārņotāju

apstākļos (–7 °C) ***ir*** ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē. ***Tāpēc, lai ražotājiem mazinātu izmaksas, kas saistītas ar konkrētām prasībām, kuras noteiktas Regulas (ES) 2024/1257 V pielikumā, ir lietderīgi atcelt minēto prasību par specializētu*** zemas temperatūras ***laboratorisko testu, jo šāda atcelšana neapdraudēs*** vides ***standartus, ko nodrošina emisiju tests reālos braukšanas apstākļos***.	un PN testā, veicot emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos uz ceļa ***(RDE)***, emisiju atbilstības pierādīšana zemas temperatūras apstākļos (–7 °C) ***teorētiski varētu būt*** ietverta emisiju reālos braukšanas apstākļos (no –7 °C līdz 38 °C) prasības izpildē. ***Tomēr praksē*** zemas temperatūras ***apstākļi netiek bieži novēroti un tāpēc netiek pārbaudīti saskaņā ar RDE, tādējādi apdraudot veselības, patērētāju un*** vides ***aizsardzības pasākumus, kā norādīts mērķorientētajā apspriešanā ar ieinteresētajām personām***. ***Tāpēc, lai ievērotu likumdevēju nodomu, ir jāsaglabā motoru laboratorijas testi zemas temperatūras apstākļos un jāpievieno attiecīga emisiju robežvērtību tabula.***

Or. en

Grozījums Nr. 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Regulas priekšlikums
17.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(17a) Lai nodrošinātu juridisko noteiktību un emisiju kontroles sistēmu efektīvu darbību, kā arī to darbības uzraudzību, izmantojot OBM sistēmas, ir jāprecizē tiesiskais regulējums, kas piemērojams sistēmām, kurās izmanto reaģentus, piemēram, selektīvo katalītisko reducēšanu (SCR), jo īpaši ekstremālos klimatiskajos apstākļos. Ja šādi apstākļi var pasliktināt šādu sistēmu darbību, būtu jāatļauj samērīgi un tehnoloģiski neitrāli risinājumi, tostarp sistēmu pielāgošana vai alternatīvu reaģentu izmantošana, ar noteikumu, ka tiek nodrošināta līdzvērtīga emisiju mazināšanas veiktspēja. Tas ir būtiski, lai novērstu piesārņotāju, jo īpaši slāpekļa oksīdu (NOx), emisiju

pieaugumu reālos apstākļos un visos Savienības reģionos nodrošinātu atbilstību emisiju robežvērtībām. Šādam precizējumam būtu arī jāpalīdz samazināt administratīvo slogu un izvairīties no nevajadzīgām atkārtotas sertifikācijas izmaksām, vienlaikus visā transportlīdzekļa darbmūžā nodrošinot emisiju kontroles sistēmu nepārtrauktu darbību, arī attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas jau tiek izmantoti, ja tiem var būt nepieciešami samērīgi pielāgojumi. Ņemot vērā to, ka līdzīgas tehnoloģijas un regulatīvās prasības attiecas uz autoceļiem neparedzētu mobilo tehniku, būtu jānodrošina saskaņotība ar Regulu (ES) 2016/1628, lai emisijas varētu efektīvi samazināt visā Savienībā.

Or. en

Pamatojums

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Grozījums Nr. 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Regulas priekšlikums
17.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(17a) Lai nodrošinātu juridisko noteiktību un emisiju kontroles sistēmu efektīvu darbību, kā arī to darbības uzraudzību, izmantojot OBM sistēmas, ir jāprecizē tiesiskais regulējums, kas piemērojams sistēmām, kurās izmanto reaģentus, piemēram, selektīvo katalītisko reducēšanu (SCR), jo īpaši ekstremālos klimatiskajos apstākļos. Ja šādi apstākļi var pasliktināt šādu sistēmu darbību, būtu jāatļauj samērīgi un tehnoloģiski neitrāli risinājumi, tostarp sistēmu pielāgošana vai alternatīvu reaģentu izmantošana, ar noteikumu, ka tiek nodrošināta līdzvērtīga emisiju mazināšanas veiktspēja. Tas ir būtiski, lai novērstu piesārņotāju, jo īpaši slāpekļa oksīdu (NOx), emisiju pieaugumu reālos apstākļos un visos Savienības reģionos nodrošinātu atbilstību emisiju robežvērtībām. Šādam precizējumam būtu arī jāpalīdz samazināt administratīvo slogu un izvairīties no nevajadzīgām atkārtotas sertifikācijas izmaksām, vienlaikus visā transportlīdzekļa darbmūžā nodrošinot emisiju kontroles sistēmu nepārtrauktu darbību, arī attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas jau tiek izmantoti, ja tiem var būt nepieciešami samērīgi pielāgojumi. Ņemot vērā to, ka līdzīgas tehnoloģijas un regulatīvās prasības attiecas uz autoceļiem neparedzētu mobilo tehniku, būtu jānodrošina saskaņotība ar Regulu (ES) 2016/1628, lai emisijas varētu efektīvi samazināt visā Savienībā.

Or. en

Pamatojums

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides

(NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Grozījums Nr. 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Regulas priekšlikums
17.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(17a) Regulas (ES) 2024/1257 I pielikumā ir noteiktas bremžu daļiņu emisiju robežvērtības standarta braukšanas ciklā, ko piemēro no 2035. gada 1. janvāra visām spēka pārvada tehnoloģijām, pa transportlīdzekļu kategorijām. No 2035. gada 1. janvāra šīs robežvērtības vienādi piemēro visām spēka pārvada tehnoloģijām, toties diferencētas robežvērtības piemēro agrākiem datumiem atkarībā no attiecīgās spēka pārvada tehnoloģijas. Šīs pieejas pamatā bija pieņēmums, ka no 2035. gada 1. janvāra visi jaunreģistrētie transportlīdzekļi būs PEV un tādējādi radīs mazākas bremžu daļiņu emisijas, jo vairāk tiks izmantotas reģeneratīvās bremzēšanas sistēmas. Ņemot vērā iespēju, ka hibrīda un iekšdedzes motora transportlīdzekļus var turpināt laist tirgū pēc minētā datuma, ir lietderīgi pēc 2035. gada 1. janvāra saglabāt diferencētas bremžu daļiņu emisiju robežvērtības atbilstīgi spēka pārvada tehnoloģijai.

Or. en

Grozījums Nr. 93
Jonas Sjöstedt

Regulas priekšlikums
17.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(17a) Atliekot Euro standartu piemērošanu no to pašreizējiem piemērošanas datumiem, tiks ievērojami apgrūtinātas kravas automobiļu ražotāju iespējas sasniegt bezemisiju kravas automobiļu pārdošanas mērķrādītājus. Eiropas rūpniecības konkurētspēju veicina arī Euro standartu piemērošana saskaņā ar pašreizējo grafiku. Atliekot to piemērošanu, palielinātu risku starptautiskajai konkurencei Eiropas elektrisko kravas automobiļu tirgū. Tiktu vājināta arī Eiropas energoapgādes drošība, un palielinātos gaisa piesārņojums. Kravas automobiļi sadedzina aptuveni 20 % no autotransporta naftas pieprasījuma apjoma. Euro standarti ir svarīgs atbalsta pasākums pārejā uz elektriskajiem kravas automobiļiem.

Or. en

Grozījums Nr. 94
Jonas Sjöstedt

Regulas priekšlikums
17.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(17b) ES ir jāturpina atbalstīt pāreju uz pilnīgi elektrisku bezemisiju mobilitāti pārvadājumos ar kravas automobiļiem. ICCT ir aprēķinājusi, ka par 18 mēnešiem atliekot Euro 7 piemērošanu kravas automobiļiem un autobusiem, NOx

piesārņotāju daudzumu līdz 2050. gadam palielinātu par 230 kilotonnām. Tā tiktu zaudēti 18 000 dzīves gadu vai izraisīti papildus 1240 priekšlaicīgas nāves gadījumu. Ar Euro 7 tiek ieviesti arī tik ļoti vajadzīgie standarti jaunām riepām, no jaunu riepu pārdošanas apjoma izslēdzot zemas kvalitātes un ātri nodilstošas riepas, kas savukārt samazinās mikrodaļiņu piesārņojumu, kurš ietekmē gaisu, zemi un ūdenstilpes. Euro standartu piemērošanas atlikšana arī radītu nenoteiktību un palēninātu investīcijas tīrās tehnoloģijās, tostarp lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūrā. Atliekot Euro standartu piemērošanu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tiktu nodarīts kaitējums iedzīvotāju veselībai un Eiropas rūpniecības konkurētspējai, un no tā būtu jāizvairās.

Or. en

Grozījums Nr. 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
18.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(18a) No elektrotīkla uzlādējami hibrīdelektriskie transportlīdzekļi (PHEV) pēdējos gados ir ieguvuši ievērojamu tirgus daļu, daļēji tāpēc, ka to oficiālās tipa apstiprinājuma CO2 emisiju vērtības, kas noteiktas, pamatojoties uz lietderības koeficienta (UF) metodiku, ir ievērojami zemākas nekā to CO2 emisijas reālos apstākļos. Lietderības koeficients atbilst aprēķinātajai nobrauktā attāluma daļai uzlādes patēriņa režīmā un tiek iegūts tipa apstiprināšanas laikā no UF līknes, kas ir atkarīga no elektriskā diapazona uzlādes

patēriņa režīmā. Jo lielāks ir šis diapazons, jo lielāks ir lietderības koeficients un jo mazāka ir iegūtā oficiālā CO2 vērtība. Iebūvēto degvielas un elektroenerģijas patēriņa pārraudzības ierīču (OBFCM) dati, kas iegūti no Savienībā reģistrētiem PHEV, apstiprina, ka reālos lietošanas apstākļos PHEV tiek uzlādēti un darbināti ar elektroenerģiju ievērojami retāk, nekā pieņemts UF līknē, un tādējādi rodas liela un pastāvīga neatbilstība starp tipa apstiprinājuma un patiesajām CO2 emisijām. Šī nepilnība saistībā ar ražotāja CO2 mērķrādītājiem sniedz nepamatotas atbilstības priekšrocības PHEV gan attiecībā uz iekšdedzes motora transportlīdzekļiem, gan akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem. Lai gan Komisija jau ir ieviesusi divus secīgus sākotnējās UF līknes labojumus, līdz ar transportlīdzekļu tehnoloģiju un izmantošanas modeļu attīstību saglabājas strukturālais risks, ka atkal radīsies atšķirības starp UF līkni un faktisko uzlādes praksi. Lai nodrošinātu, ka UF līkne joprojām atspoguļo braukšanas paradumus reālos apstākļos un ka PHEV negūst labumu no sistemātiskas atbilstības nodrošināšanas priekšrocības, Komisija būtu jāpilnvaro, pamatojoties uz OBFCM datiem, noteikt metodiku tipa apstiprinājuma UF līknes ikgadējai atjaunināšanai, lai attiecībā uz PHEV saglabātu tādu atšķirību starp tipa apstiprinājumu un CO2 emisijām reālos apstākļos, kas ir salīdzināma ar to, kura novērota attiecībā uz transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru.

Or. en

Grozījums Nr. 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Regulas priekšlikums
18.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(18a) Ņemot vērā to, ka ANO/EEK turpina izstrādāt saskaņotas lielas noslodzes transportlīdzekļu testa procedūras attiecībā uz bremžu emisijām, ir lietderīgi pielāgot laika grafiku un struktūru noteikumiem, kas saistīti ar šo transportlīdzekļu bremžu daļiņu emisijām. Lai atbalstītu no 2035. gada 1. janvāra piemērojamo regulatīvo robežvērtību noteikšanu, tiklīdz būs pabeigtas un verificētas attiecīgās testa procedūras un savākti pietiekami dati, būtu jāievieš bremžu daļiņu emisiju robežvērtības lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Ņemot vērā elektrificētu lielas noslodzes transportlīdzekļu skaita pieaugumu pilsētas un piepilsētas ekspluatācijas apstākļos, kā arī to, ka joprojām tiek laisti tirgū transportlīdzekļi ar citām spēka pārvada tehnoloģijām, bremžu daļiņu emisiju robežvērtības nebūtu piemēro vienādi, bet gan būtu jānosaka atbilstīgi spēka pārvada tehnoloģijai.

Or. en

Grozījums Nr. 97
Zala Tomašič

Regulas priekšlikums
18.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(18a) Īstenojot Euro 7 prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem, būtu jāņem vērā ražotāju tehnoloģiskā gatavība, atbilstīgu komponentu pieejamība un Eiropas autobūves nozares vispārējā konkurētspēja. Lai novērtētu, vai pārskatītie piemērošanas datumi joprojām ir piemēroti, ņemot vērā tirgus attīstību un tehnoloģiju attīstību, Komisijai būtu jāpārskata šīs regulas īstenošana pirms

Euro 7 prasību piemērošanas lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Or. en

Pamatojums

Pārskatīšanas klauzula nodrošinātu, ka piemērošanas grafiks joprojām atbilst tehnoloģiju attīstībai, industriālajai gatavībai un Eiropas autobūves nozares konkurētspējai.

Grozījums Nr. 98
Daniel Attard

Regulas priekšlikums
18.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(18a) Jebkādai Euro 7 īstenošanas termiņu pagarināšanai lielas noslodzes transportlīdzekļiem arī turpmāk vajadzētu būt ierobežotai un samērīgai, un tā nedrīkst apdraudēt Euro 7 satvara vidiskos mērķus vai vispārējo efektivitāti.

Or. en

Grozījums Nr. 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Regulas priekšlikums
19. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(19) Ar Regulu (ES) 2024/1257 tiek ieviestas iebūvētas pārraudzības (OBM) sistēmas un iebūvētas degvielas un elektroenerģijas patēriņa pārraudzības (OBFCM) ierīces, kuru mērķis ir atvieglot atbilstības pārbaudes reāllaikā, harmonizācijas centienus, aprites cikla uzraudzību, mazināt testēšanas izdevumus un racionalizēt izpildes panākšanas	***svītrots***

pasākumus. Lai efektīvi saņemtu, apstrādātu un glabātu OBM un OBFCM datus, nepieciešams precizēt, ka Komisijas pilnvaras pieņemt īstenošanas pasākumus aptver arī tādu metožu un prasību pieņemšanu, kas nepieciešamas transportlīdzekļu tipu atbilstības pārraudzībai.

Or. en

Pamatojums

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Grozījums Nr. 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
19. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(19) Ar Regulu (ES) 2024/1257 tiek ieviestas iebūvētas pārraudzības (OBM) sistēmas un iebūvētas degvielas un elektroenerģijas patēriņa pārraudzības (OBFCM) ierīces, kuru mērķis ir atvieglot atbilstības pārbaudes reāllaikā, harmonizācijas centienus, aprites cikla uzraudzību, mazināt testēšanas izdevumus un racionalizēt izpildes panākšanas pasākumus. Lai efektīvi saņemtu, apstrādātu un glabātu OBM un OBFCM	(19) Ar Regulu (ES) 2024/1257 tiek ieviestas iebūvētas pārraudzības (OBM) sistēmas un iebūvētas degvielas un elektroenerģijas patēriņa pārraudzības (OBFCM) ierīces, kuru mērķis ir atvieglot atbilstības pārbaudes reāllaikā, harmonizācijas centienus, aprites cikla uzraudzību, mazināt testēšanas izdevumus un racionalizēt izpildes panākšanas pasākumus. Lai efektīvi ***un droši*** saņemtu, apstrādātu un glabātu OBM un OBFCM

datus, nepieciešams precizēt, ka Komisijas pilnvaras pieņemt īstenošanas pasākumus aptver arī tādu metožu un prasību pieņemšanu, kas nepieciešamas transportlīdzekļu tipu atbilstības pārraudzībai.	datus, nepieciešams precizēt, ka Komisijas pilnvaras pieņemt īstenošanas pasākumus aptver arī tādu metožu un prasību pieņemšanu, kas nepieciešamas transportlīdzekļu tipu atbilstības pārraudzībai***, un atbilstību Regulai (ES) 2023/2854 (Datu akts)***[16b].
	[16b] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/2854 (2023. gada 13. decembris) par saskaņotiem noteikumiem par taisnīgu piekļuvi datiem un to lietošanu un ar ko groza Regulu (ES) 2017/2394 un Direktīvu (ES) 2020/1828 (Datu akts) (OV L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Grozījums Nr. 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Regulas priekšlikums
19. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(19) Ar Regulu (ES) 2024/1257 tiek ieviestas iebūvētas pārraudzības (OBM) sistēmas un iebūvētas degvielas un elektroenerģijas patēriņa pārraudzības (OBFCM) ierīces, kuru mērķis ir atvieglot atbilstības pārbaudes ***reāllaikā***, harmonizācijas centienus, aprites cikla uzraudzību, mazināt testēšanas izdevumus un racionalizēt izpildes panākšanas pasākumus. Lai efektīvi saņemtu, apstrādātu un glabātu OBM un OBFCM datus, nepieciešams precizēt, ka Komisijas pilnvaras pieņemt īstenošanas pasākumus aptver arī tādu metožu un prasību pieņemšanu, kas nepieciešamas transportlīdzekļu tipu atbilstības	(19) Ar Regulu (ES) 2024/1257 tiek ieviestas iebūvētas pārraudzības (OBM) sistēmas un iebūvētas degvielas un elektroenerģijas patēriņa pārraudzības (OBFCM) ierīces, kuru mērķis ir atvieglot atbilstības pārbaudes, harmonizācijas centienus, aprites cikla uzraudzību, mazināt testēšanas izdevumus un racionalizēt izpildes panākšanas pasākumus. Lai efektīvi saņemtu, apstrādātu un glabātu OBM un OBFCM datus, nepieciešams precizēt, ka Komisijas pilnvaras pieņemt īstenošanas pasākumus aptver arī tādu metožu un prasību pieņemšanu, kas nepieciešamas transportlīdzekļu tipu atbilstības

pārraudzībai.	pārraudzībai.

Or. en

Pamatojums

Iebūvētā pārraudzības sistēma (OBM) nenodrošina atbilstības verifikāciju reāllaikā. Pārraudzības drīzāk dati tiek vākti un nosūtīti noteiktos intervālos, nodrošinot transportlīdzekļu veiktspējas periodisku pārraudzību, nevis pastāvīgu atbilstības novērtēšanu.

Grozījums Nr. 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
19.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(19a) Ar Regulu (ES) 2024/1257 tiek ieviestas riepu nodiluma prasības, lai risinātu problēmu saistībā ar emisijām, kas nav izplūdes gāzes, kuras ir būtisks vidē nonākušās mikroplastmasas avots Ņemot vērā riepu tipu un lietojumu daudzveidību un to, ka C1 un C2 klases riepām izstrādāto metodiku nevar tieši piemērot C3 klases riepām, nodiluma robežvērtību un testēšanas metožu izstrāde C3 klases riepām rada papildu tehnisko sarežģītību. Lai nodrošinātu, ka C3 klases riepu nodiluma robežvērtības ir balstītas uz pārliecinošiem zinātniskiem pierādījumiem un atbilstīgām testēšanas procedūrām, testēšanas metožu izstrādei, ietekmes uz tirgu novērtēšanai un piemērotu robežvērtību noteikšanai ir vajadzīgs papildu laiks. Tāpēc C3 klases riepām piemērojamie termiņi būtu attiecīgi jāpielāgo.

Or. en

Pamatojums

Šā grozījuma mērķis ir nodrošināt reālistisku īstenošanas grafiku C3 klases riepām, par diviem gadiem pagarinot Regulas (ES) 2024/1257 11. panta 6. punktā un 15. panta 2. un 3. punktā noteiktos termiņus. Darbs pie C1 klases riepām ir parādījis, cik sarežģīti ir

izstrādāt testēšanas metodes, veiktspējas robežvērtības un līdzvērtības noteikumus. Tā kā šo problēmu dēļ līdzīgs darbs ar C3 klases riepām jau ir aizkavējies, pašreizējais grafiks vairs netiek uzskatīts par īstenojamu un būtu attiecīgi jāpielāgo.

Grozījums Nr. 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
19.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(19a) Jaunu bezemisiju transportlīdzekļu turpmāka ieviešana labvēlīgi ietekmē ne tikai klimatu, bet arī gaisa kvalitāti. Tāpēc jebkādas izmaiņas CO2 emisiju standartos, kas jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem noteikti saskaņā ar Regulu (ES) 2019/631, visticamāk, ietekmēs gaisa kvalitāti. Līdz 2027. gada 31. decembrim Komisijai būtu jānovērtē, vai, ņemot vērā CO2 emisiju standartu jaunākās izmaiņas, ir jāgroza Regulā (ES) 2024/1257 noteiktās gaisa piesārņotāju emisiju robežvērtības, lai visā Savienībā saglabātu augstu vides un veselības aizsardzības līmeni.

Or. en

Grozījums Nr. 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Regulas priekšlikums
19.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(19b) Lai pārietu uz bezemisiju mobilitāti, ir jāpanāk, ka galalietotāji visā Savienībā var piekļūt uzlādes pakalpojumiem saskaņā ar taisnīgiem, pārredzamiem un nediskriminējošiem

nosacījumiem. Lai gan Regulas (ES) 2023/1804 5. panta 3. punktā ir noteikts, ka publiski pieejamu uzlādes punktu operatoru piemēroto cenu diferenciācijai ir jābūt samērīgai un objektīvi pamatotai, papildu precizējumu trūkums var izraisīt atšķirīgas interpretācijas un juridisko nenoteiktību, kaitējot iekšējam tirgum un mazinot patērētāju uzticēšanos. Tas arī izraisa pārāk augstas cenas uzlādes stacijās, un šī situācija ir nekavējoties jāmaina. Tāpēc ir lietderīgi nodrošināt, ka infrastruktūras un energoapgādes pakalpojumi ir nodalīti, un šajā kontekstā Savienības līmenī būtu jādefinē proporcionalitātes nozīme, lai nodrošinātu, ka cenu atšķirības vienam un tam pašam elektroenerģijas daudzumam, kas piegādāts salīdzināmos apstākļos, ir balstītas uz objektīviem un pārredzamiem kritērijiem un nerada nesamērīgas piemaksas tikai tāpēc, ka uzlādes sesiju atvieglo mobilitātes pakalpojumu sniedzējs, kas nav daļa no tā paša uzņēmuma, pie kura pieder uzlādes punkta operators. Šādai definīcijai faktiski būtu jāsamazina tā dēvētās viesabonēšanas izmaksas un jānovērš patvaļīgas cenu atšķirības, kas kropļo konkurenci, apdraud sadarbspēju vai attur no bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanas. Veicot plānoto Regulas (ES) 2023/1804 pārskatīšanu, Komisijai būtu pamatīgi jāizvērtē šis jautājums un pēc tam jānāk klajā ar tiesību akta priekšlikumu šā jautājuma risināšanai. Tas nodrošina pārredzamību, konkurenci un godīgas cenas.

Or. en

Grozījums Nr. 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Regulas priekšlikums
20.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(20a) Ar šo regulu ieviestie vienkāršojumi atbilst konsekventai loģikai: tie atceļ prasības, kas vairs nepievieno informāciju vai aizsardzību, jo tas pats pamatojums jau ir ietverts citur. Šīs pieejas piemērs ir īpašā zemas temperatūras laboratorijas testa atcelšana, uz kuru attiecas emisiju tests reālos braukšanas apstākļos, pāreja uz lielas noslodzes motoru kategorijas līmeņa demonstrējumu testēšanu un tādu Savienības trokšņa noteikumu atcelšana, kas dublē piemērojamos ANO EEK noteikumus. Līdzīga pārklāšanās saglabājas Regulas (ES) 2024/1257 emisiju satvarā, kur laboratoriskā testēšana, mērījumi reālos braukšanas apstākļos, atbilstības ekspluatācijā uzraudzība un iebūvētā pārraudzības sistēma daļēji aptver vienu un to pašu pamatu. Lai Eiropas Parlaments un Padome varētu veikt nākamo vienkāršošanas pasākumu, pamatojoties uz pierādījumiem, nevis uz katru atsevišķu gadījumu, Komisijai būtu sistemātiski jāapzina šī atlikusī pārklāšanās un par to jāziņo.

Or. en

Grozījums Nr. 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
20.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(20a) Lai nodrošinātu, ka ar šo regulu ieviestie pasākumi joprojām ir samērīgi un atbilst Savienības ceļu satiksmes drošības un vides tiesību aktu mērķiem,

Komisijai jāuzrauga un periodiski jānovērtē to ietekme, jo īpaši attiecībā uz ceļu satiksmes drošību, vidisko sniegumu un bezemisiju vieglo komerciālo transportlīdzekļu ieviešanu.

Or. en

Grozījums Nr. 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
20.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(20a) Tā kā lielas noslodzes transportlīdzekļiem ir raksturīgi ilgi izstrādes un ražošanas plānošanas cikli, atliekot Regulā (ES) 2024/1257 paredzēto Euro 7 prasību piemērošanas datumu lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ražotāji var iegūt vairāk laika, lai nodrošinātu atbilstību Euro 7 piesārņotāju emisiju mērķiem.

Or. en

Grozījums Nr. 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
20.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(20b) Lai nodrošinātu, ka bezemisiju transportlīdzekļiem piemērojamā 4,25 tonnu robežvērtība laika gaitā joprojām ir atbilstīga, Komisijai minētā robežvērtība būtu jāpārskata ne vēlāk kā

2032. gadā, ņemot vērā tehnoloģiju attīstību saistībā ar baterijas masu, kā arī ceļu satiksmes drošības, vides un tirgus apsvērumus.

Or. en

Grozījums Nr. 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
Regulas (EK) Nr. 561/2006 ***13. panta 1. punktu*** groza šādi:	Regulas (EK) Nr. 561/2006 ***3. pantu*** groza šādi:

Or. en

Grozījums Nr. 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (EK) Nr. 561/2006
13. pants – 1. daļa – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
1) iekļauj šādu fa) apakšpunktu:	***svītrots***
"	
fa) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadāšanai un kuri darbojas ar elektroenerģiju, un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;	
"	

Or. en

Pamatojums

Autofurgoni, kuru masa pārsniedz 3,5 tonnas, svara dēļ joprojām rada nopietnus ceļu satiksmes drošības riskus. Tahogrāfu obligāta izmantošana nodrošina drošības tiesību aktu ievērošanu, novērš ar nogurumu saistītus negadījumus un veicina taisnīgu darba apstākļu nodrošināšanu. Tas arī palīdzēs stimulēt ātrāku pāreju uz vieglākiem elektriskajiem autofurgoniem un novērsīs jebkādas nepilnības attiecībā uz augstāka riska pikapa tipa kravas automobiļiem.

Grozījums Nr. 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (EK) Nr. 561/2006
13. pants – 1. daļa – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
1) iekļauj šādu fa) apakšpunktu:	***svītrots***
"	
fa) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadāšanai un kuri darbojas ar elektroenerģiju, un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;	
"	

Or. en

Pamatojums

Tahogrāfi ir galvenie transportlīdzekļu vadītāju atpūtas un darba laika pienākumu izpildes instrumenti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 561/2006 un Regulu (ES) Nr. 165/2014. Ar akumulatoru darbināmu N2 kategorijas transportlīdzekļu, kuru masa ir mazāka par 4,25 tonnām, atbrīvošana no šīm prasībām var apdraudēt izpildi arvien lielākā komerciālā autoparka segmentā, palielināt ar nogurumu saistītos riskus un radīt spiedienu uz autovadītājiem, kas liktu atteikties no pienācīgas atpūtas. Elektrifikācija nemazina riskus, kas saistīti ar garām darba stundām un piegādes spiedienu.

Grozījums Nr. 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 1. punkts – ievaddaļa
Regula (EK) Nr. 561/2006
13. pants – 1. daļa – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
1) iekļauj šādu ***fa)*** apakšpunktu:	1) iekļauj šādu ***j)*** apakšpunktu:

Or. en

Grozījums Nr. 113
Daniel Buda

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (EK) Nr. 561/2006
13. pants – 1. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
fa) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadāšanai un kuri darbojas ar elektroenerģiju, un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;	fa) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadāšanai un kuri darbojas ar elektroenerģiju***, ir pilnībā elektriski transportlīdzekļi, hibrīdelektriski transportlīdzekļi ar ārēju uzlādi un degvielas elementa transportlīdzekļi***, un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;

Or. ro

Pamatojums

Ir svarīgi formulēt darbības jomu skaidri, izmantojot terminus, kas ir nostiprināti tiesību aktos par tipa apstiprināšanu. Tāpēc labāk būtu izvairīties no tādiem vispārīgiem formulējumiem kā, piemēram, "transportlīdzekļi, kas darbojas ar elektroenerģiju", un minēt skaidras tehniskās kategorijas.

Grozījums Nr. 114
Jonas Sjöstedt

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (EK) Nr. 561/2006
13. pants – 1. daļa – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
fa) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadāšanai un kuri darbojas ar elektroenerģiju, un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;***";***	fa) transportlīdzekļiem***, izņemot transportlīdzekļus, kuriem ir pikapa tipa virsbūve***, kurus izmanto kravu pārvadāšanai un kuri darbojas ***tikai*** ar elektroenerģiju, un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;

Or. en

Grozījums Nr. 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (EK) Nr. 561/2006
13. pants – 1. daļa – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
fa) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadāšanai ***un kuri darbojas ar elektroenerģiju,*** un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;***";***	fa) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadāšanai un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;

Or. en

Pamatojums

Savienība jau ir noteikusi 4,25 tonnas kā attiecīgo ierobežojumu šiem transportlīdzekļiem: Direktīva (ES) 2025/2205 ļauj B kategorijas apliecības turētājiem vadīt kravas transportlīdzekļus, kuru masa nepārsniedz 4,25 tonnas. Tahogrāfa 3,5 tonnu robežvērtības saglabāšana neelektriskiem autofurgoniem ir pretrunā šai izvēlei un bez funkcionāla iemesla sadala vienu transportlīdzekļa klasi pēc spēka pārvada. Svītrojot piedziņas kritēriju, Savienības tiesību aktos tiek atjaunota saskaņotība. Sīkāki iemesli ir izklāstīti 6.–8. apsvērumā.

Grozījums Nr. 116
Luis-Vicenţiu Lazarus

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (EK) Nr. 561/2006
13. pants – 1. daļa – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
fa) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadāšanai un kuri darbojas ar elektroenerģiju, un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;***";***	fa) transportlīdzekļiem, kurus izmanto kravu pārvadāšanai un kuri darbojas ar elektroenerģiju ***vai ūdeņradi***, un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;

Or. en

Grozījums Nr. 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (EK) Nr. 561/2006
13. pants – 1. daļa – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
fa) ***transportlīdzekļiem***, kurus izmanto kravu pārvadāšanai ***un kuri darbojas ar elektroenerģiju,*** un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;***";***	fa) ***akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem***, kurus izmanto ***iekšzemes*** kravu pārvadāšanai un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;

Or. en

Pamatojums

Lai paātrinātu bezemisiju autofurgonu ieviešanu un izvairītos no turpmākas iekšējā tirgus sadrumstalotības, saskaņā ar ierosināto ātruma ierobežotāja atbrīvojumu tahogrāfa atbrīvojums attiecīgajiem transportlīdzekļiem būtu jāpiemēro visā ES. Atbrīvojuma attiecināšana tikai uz iekšzemes kravu pārvadājumiem nodrošina, ka uz pārrobežu pārvadājumiem un kabotāžu joprojām attiecas noteikumi par transportlīdzekļa vadīšanas

laiku un atpūtas laikposmiem, kā arī par tahogrāfa uzstādīšanu un izmantošanu.

Grozījums Nr. 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa– 1.a punkts (jauns)
Regula (EK) Nr. 561/2006
3. pants – 1. punkts – ia apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1a) iekļauj šādu ia) apakšpunktu:
	"ia) akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, kurus izmanto iekšzemes kravu pārvadāšanai un kuri darbojas ar elektroenerģiju, un kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabes vai puspiekabes masu, pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas;";

Or. en

Pamatojums

Lai paātrinātu bezemisiju autofurgonu ieviešanu preču pārvadājumos un izvairītos no turpmākas nevajadzīgas iekšējā tirgus sadrumstalotības, saskaņā ar ierosināto ātruma ierobežotāja atbrīvojumu tahogrāfa atbrīvojums attiecīgajiem transportlīdzekļiem būtu jāpiemēro visā ES. Atbrīvojuma attiecināšana tikai uz preču iekšzemes pārvadājumiem nodrošinās, ka pārrobežu pārvadājumi un kabotāža joprojām notiek saskaņā ar noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem un atpūtas laikposmiem, kā arī pieprasot tahogrāfa uzstādīšanu un izmantošanu.

Grozījums Nr. 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 2. punkts
Regula (EK) Nr. 561/2006
13. pants – 1. daļa – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
2) pievieno šādu s) apakšpunktu:	***svītrots***
"	
s) dzīvojamiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 5.1. punktā un ko izmanto tikai nekomerciāliem pārvadājumiem.	
".	

Or. en

Grozījums Nr. 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 2. punkts
Regula (EK) Nr. 561/2006
13. pants – 1. daļa – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
s) dzīvojamiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 5.1. punktā un ko izmanto tikai nekomerciāliem pārvadājumiem.	***svītrots***

Or. en

Pamatojums

Nekomerciāli izmantotu dzīvojamo autofurgonu atbrīvošana no sociālās jomas tiesību aktu piemērošanas autotransportā

Grozījums Nr. 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Regulas priekšlikums
1. pants – 1.a punkts (jauns)
Regula (EK) Nr. 561/2006
3. pants – 1. punkts – ia apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	regulas 3. pantā pievieno šādu apakšpunktu:
	ia) dzīvojamiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 5.1. punktā, kurus izmanto tikai nekomerciāliem pārvadājumiem un kuru maksimālā pieļaujamā masa ir lielāka par 7,5 tonnām.

Or. en

Grozījums Nr. 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
1. pants – 1.a punkts (jauns)
Regula (EK) Nr. 561/2006
3. pants – 1. punkts – ia apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	regulas 3. pantā pievieno šādu apakšpunktu:
	ia) dzīvojamiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 5.1. punktā un ko izmanto tikai nekomerciāliem pārvadājumiem.

Or. en

Pamatojums

Nekomerciāli izmantotu dzīvojamo autofurgonu atbrīvošana no sociālās jomas tiesību aktu piemērošanas autotransportā

Grozījums Nr. 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija ***tiek pilnvarota*** pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.	4. ***Līdz ... [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena 18. mēnesī pēc šīs regulas spēkā stāšanās datuma]*** Komisija ***pieņem*** deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas. ***Minētajos deleģētajos tiesību aktos norāda vismaz:*** ***a) sadarbspējas standartus un*** ***b) elektrotīkla kodeksa prasības transportlīdzeklī iebūvētai divvirzienu elektroenerģijas pārveidei.*** ***Šīs tehniskās prasības nodrošina atbilstību Direktīvai (ES) 2018/2001, Regulai (ES) 2023/1542 un Regulai (ES) 2023/2854.*** ***Ne vēlāk kā piecus gadus pēc pirmajā daļā minēto deleģēto aktu stāšanās spēkā Komisija novērtē viedas un divvirzienu uzlādes funkciju tehnoloģiskos uzlabojumus un attiecīgā gadījumā atjaunina attiecīgos deleģētos aktus vai iesniedz tiesību akta priekšlikumu šīs regulas grozīšanai.***

Or. en

Grozījums Nr. 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt ***deleģētos*** aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, ***elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt*** viedas un divvirzienu uzlādes ***funkcijas***.	4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt ***īstenošanas*** aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, ***attiecīgā gadījumā*** nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni***, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu sadarbspēju*** ar uzlādes infrastruktūru, ***un attiecīgā gadījumā saderību ar*** viedas un divvirzienu uzlādes ***funkcijām, neskarot Savienības un valstu noteikumus attiecībā uz tīkla savienojumu, sistēmas darbību un elektrības tirgus regulējumu***. ***Ja atbilstības prasības daļēji vai pilnībā ir pamatotas ar saskaņotiem tehniskiem standartiem, deleģētajos aktos nosaka atbilstības verifikācijas metodiku.***

Or. en

Pamatojums

Atbilstība tīkla kodeksam, kas vajadzīga pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEC) sakariem ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas, būtu jāverificē ES līmenī, veicot transportlīdzekļa tipa apstiprināšanu.

Grozījums Nr. 125
Kateřina Konečná

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt ***deleģētos*** aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) ***sakaru un aparatūras saskarni*** ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.	4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt ***īstenošanas*** aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, ***attiecīgā gadījumā*** nosakot tehniskās prasības attiecībā uz ***sakaru un aparatūras saskarni, lai nodrošinātu atbilstību harmonizētajam ES elektrotīkla pieslēguma tīkla kodeksam jauniem*** pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) ***transportlīdzekļu tipiem saistībā*** ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas. ***Ja atbilstības prasības daļēji vai pilnībā ir pamatotas ar saskaņotiem tehniskiem standartiem, deleģētajos aktos nosaka atbilstības verifikācijas metodiku.***

Or. en

Grozījums Nr. 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt ***deleģētos*** aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju	4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt ***īstenošanas*** aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, ***attiecīgā gadījumā*** nosakot tehniskās prasības attiecībā uz ***sakaru un aparatūras saskarni, lai nodrošinātu atbilstību***

uzlādi (OVC-HEV) ***sakaru un aparatūras saskarni*** ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.	***harmonizētajam ES elektrotīkla pieslēguma tīkla kodeksam jauniem*** pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) ***transportlīdzekļu tipiem saistībā*** ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas. ***Ja atbilstības prasības daļēji vai pilnībā ir pamatotas ar saskaņotiem tehniskiem standartiem, deleģētajos aktos nosaka atbilstības verifikācijas metodiku.***

Or. en

Pamatojums

AFIR regula jau netieši nodrošina saziņu un fizisko sadarbspēju starp PEV, OVC-HEV, uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un sistēmām, kas atbalsta viedu un divvirzienu uzlādi. Trūkstošais elements ir ES līmeņa tīkla kodeksa sertifikācija. Atbilstības verifikācija transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas laikā netieši nodrošinātu ISO 15118–20 paredzēto saderību, atbalstītu V2G gatavību un novērstu regulējuma dublēšanos, vienlaikus saglabājot tehnisko iespējamību ražotājiem.

Grozījums Nr. 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt ***deleģētos*** aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) ***sakaru un aparatūras saskarni*** ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.	4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt ***īstenošanas*** aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, ***attiecīgā gadījumā*** nosakot tehniskās prasības attiecībā uz ***sakaru un aparatūras saskarni, lai nodrošinātu atbilstību harmonizētajam ES elektrotīkla pieslēguma tīkla kodeksam jauniem*** pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) ***transportlīdzekļu tipiem saistībā*** ar uzlādes infrastruktūru,

elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas. ***Ja atbilstības prasības daļēji vai pilnībā ir pamatotas ar saskaņotiem tehniskiem standartiem, īstenošanas aktos nosaka atbilstības verifikācijas metodiku.***

Or. en

Pamatojums

AFIR jau netieši aptver sakarus un starpsavienojumus starp pilnībā elektriskiem transportlīdzekļiem (PEV), no elektrotīkla uzlādējamiem hibrīdtransportlīdzekļiem (OVC-HEV), uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām elektroenerģijas sistēmām. Lai nodrošinātu sadarbspēju un transportlīdzekļa-tīkla (V2G) gatavību, trūkstošais posms ir ES līmeņa tīkla kodeksa sertifikācija, nevis valstu prasības. Atbilstības verifikācija tipa apstiprināšanas laikā atbalstītu ISO 15118–20 paredzēto savietojamību, vienlaikus izvairoties no regulējuma dublēšanās.

Grozījums Nr. 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija ***tiek pilnvarota pieņemt*** deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.	4. ***Līdz 2027. gada 31. decembrim*** Komisija ***pieņem*** deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas. ***Deleģētajā aktā nosaka arī V2G gatavu transportlīdzekļu apzīmējumu, kas jāiekļauj atbilstības sertifikātā jauniem pilnībā elektrisku transportlīdzekļu tipiem un kas atbilst minētajām prasībām, kā arī atbilstības verifikācijas metodiku, kuras***

pamatā attiecīgā gadījumā ir saskaņoti tehniskie standarti.

Or. en

Grozījums Nr. 129
Jonas Sjöstedt

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija ***tiek pilnvarota pieņemt*** deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.	4. ***Līdz 2027. gada 31. decembrim*** Komisija ***pieņem*** deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas. ***Deleģētajā aktā nosaka vismaz šādas prasības:***
	a) sadarbspējas standartus;
	b) elektrotīkla pieslēguma kodeksa prasību kopumu attiecībā uz transportlīdzeklī iebūvētu divvirzienu elektroenerģijas pārveidi no maiņstrāvas uz līdzstrāvu un no līdzstrāvas uz maiņstrāvu;
	c) transportlīdzeklī iebūvētas uzlādes tehnoloģijas integrēšanu, kas spēj nodrošināt minēto elektroenerģijas pārveidi.

Or. en

Grozījums Nr. 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru***,*** ***elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un*** divvirzienu ***uzlādes funkcijas***.	4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru***. Minētās prasības attiecas tikai uz vienvirziena viedo uzlādi. Jebkādai dalībai transportlīdzekļa–tīkla vai*** divvirzienu ***enerģijas pārvades pakalpojumos arī turpmāk vajadzētu būt brīvprātīgai, un tai būtu vajadzīga skaidra un atsaucama transportlīdzekļa īpašnieka piekrišana***. ***Šajā punktā noteiktās tehniskās prasības neparedz divvirzienu spējas.***

Or. en

Pamatojums

Prasība nodrošināt divvirzienu funkcionalitāti liek transportlīdzekļu īpašniekiem subsidēt elektrotīkla balansēšanas izmaksas, izmantojot savu privātīpašumu, pakļaujot to nolietojumam. V2G nav aizliegts, un īpašnieki, kas tam piekrīt, var piedalīties, taču deleģēto aktu sistēma attiecībā uz obligātajām tehniskajām prasībām neizbēgami kļūtu par juridisko pamatu obligātai līdzdalībai, izmantojot infrastruktūras piekļuves nosacījumus. Privāta transportlīdzekļa akumulators nav publiskā tīkla aktīvs. Tāpēc pilnvarojumam jāattiecas tikai uz vienvirziena viedo uzlādi.

Grozījums Nr. 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija ***tiek pilnvarota pieņemt*** deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.	4. ***Līdz 2027. gada 31. decembrim*** Komisija ***pieņem*** deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas***, cita starpā iekļaujot šādas prasības:***. ***sadarbspējas standartus, elektrotīkla pieslēguma kodeksa prasību kopumu attiecībā uz transportlīdzeklī iebūvētu divvirzienu elektroenerģijas pārveidi no maiņstrāvas uz līdzstrāvu un no līdzstrāvas uz maiņstrāvu un transportlīdzeklī iebūvētas uzlādes tehnoloģijas integrēšanu, kas spēj nodrošināt minēto elektroenerģijas pārveidi***.

Or. en

Grozījums Nr. 132
Henrik Dahl

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām	4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām

energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.	energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas***, vienlaikus nodrošinot sadarbspēju starp transportlīdzekļiem, uzlādes infrastruktūru, elektrotīkliem un attiecīgajiem tirgus dalībniekiem, tostarp ir uzlādes punktu operatori, mobilitātes pakalpojumu sniedzēji un agregatori***.
	Or. en

Grozījums Nr. 133
Volker Schnurrbusch

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1. punkts
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.	4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) sakaru un aparatūras saskarni ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas. ***Minētās prasības attiecas tikai uz fizisko savienojumu un sakaru protokolu, un to pamatā ir uzlādes standarti, kas jau ir piemērojami saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1804.***
	Or. en

Grozījums Nr. 134
Jana Nagyová

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

Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot tehniskās prasības attiecībā uz pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) ***sakaru un aparatūras saskarni*** ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.	4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, ar kuriem papildina šo regulu, ***attiecīgā gadījumā*** nosakot tehniskās prasības attiecībā uz ***sakaru un aparatūras saskarni, lai nodrošinātu atbilstību harmonizētajam ES elektrotīkla pieslēguma tīkla kodeksam jauniem*** pilnībā elektrisku transportlīdzekļu (PEV) un hibrīdelektrisku transportlīdzekļu ar ārēju uzlādi (OVC-HEV) ***tipiem saistībā*** ar uzlādes infrastruktūru, elektrotīklu un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.

Or. en

Pamatojums

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Grozījums Nr. 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1.a punkts (jauns)
Regula (ES) 2018/858
49. pants

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
49. pants	***1a) regulas 49. pantu svītro;***
Sērijas beigu transportlīdzekļu pieejamības nodrošināšana tirgū, reģistrēšana vai ekspluatācijas uzsākšana	
1. Ievērojot V pielikuma B daļā norādītos ierobežojumus, un 2. punktā precizētajā ierobežotajā laikposmā, dalībvalstis var reģistrēt un ļaut darīt pieejamus tirgū vai uzsākt ekspluatēt tādus transportlīdzekļus, kas atbilst tādam transportlīdzekļa tipam, kura ES tipa apstiprinājums vairs nav derīgs.	
Šā punkta pirmā daļa attiecas vienīgi uz tādiem transportlīdzekļiem Savienības teritorijā, kam ražošanas laikā ES tipa apstiprinājums ir bijis spēkā un kas netika reģistrēti vai kuru ekspluatācija netika uzsākta līdz minētā ES tipa apstiprinājuma derīguma beigām.	
2. Šā panta 1. punktu pabeigtu transportlīdzekļu gadījumā piemēro tikai 12 mēnešus no dienas, kad ES tipa apstiprinājums kļuvis nederīgs, un vairākos posmos pabeigtu transportlīdzekļu gadījumā – tikai 18 mēnešus no minētās dienas.	
3. Ražotājs, kas vēlas izmantot 1. punktu, iesniedz pieprasījumu katras tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, uz kuru attiecas attiecīgo transportlīdzekļu reģistrācija vai ekspluatācijas uzsākšana. Lūgumā norāda jebkādus tehniskus vai saimnieciskus iemeslus, kuru dēļ minētie transportlīdzekļi neatbilst jaunajām tehniskajām prasībām.	
Attiecīgās dalībvalstis trīs mēnešos pēc šāda pieprasījuma saņemšanas pieņem lēmumu par to, vai ļaut savā teritorijā reģistrēt vai uzsākt ekspluatēt minētos transportlīdzekļus, un šādu transportlīdzekļu skaitu.	
4. Dalībvalstis piemēro attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek	

efektīvi pārraudzīts, cik transportlīdzekļu reģistrē vai uzsāk ekspluatēt atbilstīgi šajā pantā izklāstītajai procedūrai.

Or. en

((32018R0858))

Pamatojums

Lai novērstu tirgus sadrumstalotību un administratīvo slogu, ko rada nesaskaņotas valstu sērijas beigu atbrīvojuma procedūras, piemēram, mainīgi kvotu vai robeždatuma mehānismi, reģistrācijas sistēma būtu jāvienkāršo. Pašreizējās procedūras rada nevajadzīgu birokrātiju gan nozarei, gan valstu kompetentajām iestādēm. Tāpēc, ja transportlīdzekļa ražošanas datums ir pirms jaunas juridiskas prasības piemērošanas, tā atbilstības sertifikātam būtu jāpaliek spēkā, tā novēršot vajadzību pēc apgrūtinošām sērijas beigu atbrīvojuma procedūrām.

Grozījums Nr. 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1.a punkts (jauns)
Regula (ES) 2018/858
49. pants

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
49. pants	***1a) regulas 49. pantu svītro;***
Sērijas beigu transportlīdzekļu pieejamības nodrošināšana tirgū, reģistrēšana vai ekspluatācijas uzsākšana	
1. Ievērojot V pielikuma B daļā norādītos ierobežojumus, un 2. punktā precizētajā ierobežotajā laikposmā, dalībvalstis var reģistrēt un ļaut darīt pieejamus tirgū vai uzsākt ekspluatēt tādus transportlīdzekļus, kas atbilst tādam transportlīdzekļa tipam, kura ES tipa apstiprinājums vairs nav derīgs.	
Šā punkta pirmā daļa attiecas vienīgi uz tādiem transportlīdzekļiem Savienības teritorijā, kam ražošanas laikā ES tipa apstiprinājums ir bijis spēkā un kas netika reģistrēti vai kuru ekspluatācija netika uzsākta līdz minētā ES tipa	

apstiprinājuma derīguma beigām.

2. Šā panta 1. punktu pabeigtu transportlīdzekļu gadījumā piemēro tikai 12 mēnešus no dienas, kad ES tipa apstiprinājums kļuvis nederīgs, un vairākos posmos pabeigtu transportlīdzekļu gadījumā – tikai 18 mēnešus no minētās dienas.

3. Ražotājs, kas vēlas izmantot 1. punktu, iesniedz pieprasījumu katras tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, uz kuru attiecas attiecīgo transportlīdzekļu reģistrācija vai ekspluatācijas uzsākšana. Lūgumā norāda jebkādus tehniskus vai saimnieciskus iemeslus, kuru dēļ minētie transportlīdzekļi neatbilst jaunajām tehniskajām prasībām.

Attiecīgās dalībvalstis trīs mēnešos pēc šāda pieprasījuma saņemšanas pieņem lēmumu par to, vai ļaut savā teritorijā reģistrēt vai uzsākt ekspluatēt minētos transportlīdzekļus, un šādu transportlīdzekļu skaitu.

4. Dalībvalstis piemēro attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek efektīvi pārraudzīts, cik transportlīdzekļu reģistrē vai uzsāk ekspluatēt atbilstīgi šajā pantā izklāstītajai procedūrai.

Or. en

(32018R0858)

Pamatojums

Pašreizējie sērijas beigu noteikumi paredz, ka ražotājiem vai īpašniekiem ir jāpiesakās uz atbrīvojumiem, ja transportlīdzekļi nav reģistrēti pirms jauno regulatīvo prasību stāšanās spēkā. Tā kā procedūras dažādās dalībvalstīs atšķiras, tas rada nevajadzīgu administratīvo slogu un juridisko nenoteiktību, nesniedzot skaidrus ieguvumus. Tā kā transportlīdzekļu uzglabāšana ir dārga, nav nekāda stimula tos uzkrāt. Tāpēc, ja transportlīdzeklis ir izgatavots pirms jauno noteikumu piemērošanas, derīgam atbilstības sertifikātam būtu jāpaliek spēkā.

Grozījums Nr. 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Regulas priekšlikums
2. pants – 1.a punkts (jauns)
Regula (ES) 2018/858
48. pants

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	1a) regulas 48. pantu groza šādi:
Tādu transportlīdzekļu pieejamības nodrošināšana tirgū, reģistrēšana vai ekspluatācijas uzsākšana***, kas nav sērijas beigu transportlīdzekļi***	Transportlīdzekļu pieejamības nodrošināšana tirgū, reģistrēšana vai ekspluatācijas uzsākšana
1. Neskarot 51., 52. un 53. pantu, transportlīdzekļus, kuriem transportlīdzekļa kopējais tipa apstiprinājums ir obligāts vai kuriem ražotājs ir saņēmis šādu tipa apstiprinājumu, dara pieejamus tirgū, reģistrē vai uzsāk ekspluatēt vienīgi tad, ja tiem ir pievienots derīgs atbilstības sertifikāts, kas izdots saskaņā ar 36. un 37. pantu.	1. Neskarot 51., 52. un 53. pantu, transportlīdzekļus, kuriem transportlīdzekļa kopējais tipa apstiprinājums ir obligāts vai kuriem ražotājs ir saņēmis šādu tipa apstiprinājumu, dara pieejamus tirgū, reģistrē vai uzsāk ekspluatēt vienīgi tad, ja tiem ir pievienots derīgs atbilstības sertifikāts, kas ***izgatavošanas datumā*** izdots saskaņā ar 36. un 37. pantu.
Nepabeigtu transportlīdzekļu reģistrēšanu un ekspluatācijas uzsākšanu var atteikt, kamēr minētie transportlīdzekļi nav pabeigti. ***Nepabeigtu transportlīdzekļu reģistrēšanu un ekspluatācijas uzsākšanu neizmanto, lai apietu 49. panta piemērošanu.***	Nepabeigtu transportlīdzekļu reģistrēšanu un ekspluatācijas uzsākšanu var atteikt, kamēr minētie transportlīdzekļi nav pabeigti.
2. Tādu mazās sērijās ražotu transportlīdzekļu skaits, kuri darīti pieejami tirgū, reģistrēti vai kuru ekspluatācija uzsākta, tajā pašā gadā nepārsniedz V pielikumā noteiktos kvantitatīvos gada ierobežojumus.	2. Tādu mazās sērijās ražotu transportlīdzekļu skaits, kuri darīti pieejami tirgū, reģistrēti vai kuru ekspluatācija uzsākta, tajā pašā gadā nepārsniedz V pielikumā noteiktos kvantitatīvos gada ierobežojumus.

Or. en

Pamatojums

Pašreizējie sērijas beigu noteikumi paredz, ka ražotājiem vai īpašniekiem ir jāpiesakās uz atbrīvojumiem, ja transportlīdzekļi nav reģistrēti pirms jauno regulatīvo prasību stāšanās spēkā. Tā kā procedūras dažādās dalībvalstīs atšķiras, tas rada nevajadzīgu administratīvo slogu un juridisko nenoteiktību, nesniedzot skaidrus ieguvumus. Tā kā transportlīdzekļu uzglabāšana ir dārga, nav nekāda stimula tos uzkrāt. Tāpēc, ja transportlīdzeklis ir izgatavots pirms jauno noteikumu piemērošanas, derīgam atbilstības sertifikātam būtu jāpaliek spēkā.

Grozījums Nr. 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
2. pants – 1.a punkts (jauns)
Regula (ES) 2018/858
48. pants – 1. punkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	regulas 48. panta 1. punktu groza šādi:
1. Neskarot 51., 52. un 53. pantu, transportlīdzekļus, kuriem transportlīdzekļa kopējais tipa apstiprinājums ir obligāts vai kuriem ražotājs ir saņēmis šādu tipa apstiprinājumu, dara pieejamus tirgū, reģistrē vai uzsāk ekspluatēt vienīgi tad, ja tiem ir pievienots derīgs atbilstības sertifikāts, kas izdots saskaņā ar 36. un 37. pantu.	"1. Neskarot 51., 52. un 53. pantu, transportlīdzekļus, kuriem transportlīdzekļa kopējais tipa apstiprinājums ir obligāts vai kuriem ražotājs ir saņēmis šādu tipa apstiprinājumu, dara pieejamus tirgū, reģistrē vai uzsāk ekspluatēt vienīgi tad, ja tiem ir pievienots derīgs atbilstības sertifikāts, kas ***izgatavošanas datumā*** izdots saskaņā ar 36. un 37. pantu. ***"***

Or. en

(02018R0858-20240701)

Pamatojums

Lai novērstu tirgus sadrumstalotību un administratīvo slogu, ko rada nesaskaņotas valstu sērijas beigu atbrīvojuma procedūras, piemēram, mainīgi kvotu vai robeždatuma mehānismi, reģistrācijas sistēma būtu jāvienkāršo. Pašreizējās procedūras rada nevajadzīgu birokrātiju gan nozarei, gan valstu kompetentajām iestādēm. Tāpēc, ja transportlīdzekļa ražošanas datums ir pirms jaunas juridiskas prasības piemērošanas, tā atbilstības sertifikātam būtu jāpaliek spēkā, tā novēršot vajadzību pēc apgrūtinošām sērijas beigu atbrīvojuma procedūrām.

Grozījums Nr. 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1.a punkts (jauns)
Regula (ES) 2018/858
29. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1a) regulas 29. pantā pievieno šādu 3.a punktu:
	3.a ES tipa apstiprinājumu piešķir mehāniskajam transportlīdzeklim, kas atbilst 24. pantā minētajā informācijas mapē norādītajiem detalizētajiem datiem un attiecīgajos II pielikumā uzskaitītajos normatīvajos aktos paredzētajām tehniskajām prasībām. Līdz 2036. gada 1. janvārim jauni un esoši transportlīdzekļu tipi atbilst šīs regulas II pielikumā noteiktajām tipa apstiprināšanas prasībām. Papildinājumi II pielikuma noteikumos, kas piemērojami no 2026. gada 1. janvāra vai vēlāk, nav obligāti gatavu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai.

Or. en

Grozījums Nr. 140
Henrik Dahl

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1.a punkts (jauns)
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1a) regulas 5. pantā pievieno šādu 4.a punktu:
	4.a Tehniskās prasības, kas pieņemtas saskaņā ar 1. punktu, īsteno samērīgi un tehnoloģiski neitrāli, un tās nerada nevajadzīgas izmaksas ekonomikas dalībniekiem, patērētājiem vai publiskām iestādēm.

Or. en

Grozījums Nr. 141
Henrik Dahl

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1.b punkts (jauns)
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1b) regulas 5. pantā pievieno šādu 4.b punktu:
	4.b Tehniskās prasības saskaņā ar 1. punktu ir izstrādātas, pamatojoties uz atvērtiem, saskaņotiem un nepatentētiem Eiropas vai starptautiskiem standartiem un joprojām atbilst tehniskajām prasībām, kas piemērojamas uzlādes infrastruktūrai saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1804 un saistītajiem deleģētajiem aktiem.

Or. en

Grozījums Nr. 142
Henrik Dahl

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1.c punkts (jauns)
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4.c punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1c) regulas 5. pantā pievieno šādu 4.c punktu:
	4.c Tehniskās prasības, kas pieņemtas saskaņā ar 1. punktu, transportlīdzekļa-tīkla funkcionalitāti vai konkrētus tehniskos komponentus nepadara obligātus privātam uzlādes aprīkojumam, ja šāda funkcionalitāte radītu nesamērīgas papildu izmaksas vai nav pamatoti piemērojama attiecīgajā uzstādīšanas kontekstā.

Or. en

Grozījums Nr. 143
Henrik Dahl

Regulas priekšlikums
2. pants – 1. daļa – 1.d punkts (jauns)
Regula (ES) 2018/858
5. pants – 4.d punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1d) regulas 5. pantā pievieno šādu 4.d punktu:
	4.d Tehniskās prasības, kas pieņemtas saskaņā ar 1. punktu, nodrošina, ka pilnvarotām trešām personām ir taisnīga un nediskriminējoša piekļuve datiem un kontroles signāliem, kas vajadzīgi viedas un divvirzienu uzlādes pakalpojumu sniegšanai, ja ir saņemta lietotāja piekrišana un ir ievēroti piemērojamie Savienības tiesību akti.

Or. en

Grozījums Nr. 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Regulas priekšlikums
2. pants – 1.a punkts (jauns)
Regula (ES) 2018/858
41. pants – 5.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	regulas 41. pantā pievieno šādu 5.a punktu:
	5.a Atkāpjoties no šā panta 1. punkta, ražotājs var iesniegt dalībvalsts apstiprinātājai iestādei pieteikumu par starpposma ES tipa apstiprinājumu mazās sērijās ražotam pilnībā automatizētam M vai N kategorijas transportlīdzekļa tipam, kas paredzēts komerciālai pirmsizvēršanai noteiktā konstrukcijas funkcionālajā

jomā, lai turpinātu automatizētās vadīšanas sistēmas validēšanu reālos apstākļos. Uz šādu apstiprinājumu attiecas kvantitatīvie gada ierobežojumi, ekspluatācijas nosacījumi, pienākumi attiecībā uz uzraudzību ekspluatācijā un maksimālais derīguma termiņš, kas ir trīs gadi un ko var pagarināt uz secīgiem tāda paša ilguma laikposmiem, ar noteikumu, ka tie paši pienākumi joprojām tiek pildīti. Starpposma tipa apstiprinājumu, kas piešķirts saskaņā ar šo punktu, atzīst un uzskata par derīgu visā Savienības teritorijā, ievērojot konstrukcijas ekspluatācijas jomas ierobežojumus, kas norādīti apstiprinājuma sertifikātā.

Līdz ... [PB: lūgums ievietot datumu, kas ir seši mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, nosakot piemērojamās tehniskās prasības, kvantitatīvos ierobežojumus, ekspluatācijas nosacījumus, ziņošanas prasības un nosacījumus, saskaņā ar kuriem ekspluatācijas datus, kas savākti starpposma tipa apstiprināšanas periodā, var izmantot kā validācijas pierādījumus, lai pamatotu pieteikumu pilnīgam gatava transportlīdzekļa ES tipa apstiprinājumam, un attiecīgi groza šīs regulas pielikumus. Šādos nosacījumos, ierobežojumos un saistītajās maksās būtu pienācīgi jāņem vērā uzņēmumu lielums, nodrošinot, ka MVU un inovatīvi jaunuzņēmumi var gūt pilnīgu labumu no šādas procedūras.

Or. en

(32018R0858)

Grozījums Nr. 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Regulas priekšlikums
2. pants – 1.b punkts (jauns)

Regula (ES) 2018/858
43.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	regulā iekļauj šādu 43.a pantu:
	43.a pants
	Valstu atļauju savstarpēja atzīšana automatizēto transportlīdzekļu testēšanai un ieviešanai
	1. Visas valsts atļaujas, ko dalībvalsts piešķir automatizētu un pilnībā automatizētu transportlīdzekļu testēšanai vai komerciālai ieviešanai uz koplietošanas ceļiem, atzīst par derīgām visā Savienības teritorijā minētajā atļaujā norādītās konstrukcijas ekspluatācijas jomas robežās.
	2. Ja divas vai vairākas dalībvalstis ir izveidojušas pārrobežu izmēģinājuma platformu automatizētas vadīšanas sistēmām, testēšanas atļaujas, ko viena iesaistītā dalībvalsts piešķīrusi minētās izmēģinājuma platformas ģeogrāfiskajā darbības jomā, automātiski atzīst pārējās iesaistītās dalībvalstis ar noteikumu, ka transportlīdzekļi atbilst piemērojamām Savienības prasībām.
	3. Dalībvalsts var iebilst pret atzīšanu saskaņā ar 1. un 2. punktu tikai pienācīgi pamatotu iemeslu dēļ, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošību, un tikai 30 darba dienu laikā pēc tam, kad tai paziņots par atļauju. Ja minētajā laikposmā netiek izteikti pamatoti iebildumi, atļauju uzskata par atzītu un derīgu visā Savienības teritorijā.
	4. Līdz ... [PB: seši mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] dalībvalstis izraugās iestādes, kas atbild par datu apstiprināšanu, atzīšanu un kopīgošanu, kā norādīts šajā punktā.
	5. Līdz ... [PB: seši mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, lai izveidotu saskaņotas procedūras un

Savienības mēroga mehānismu, ko pārvalda Komisija vai izraudzīta Savienības struktūra, lai īstenotu šā panta noteikumus, un lai izveidotu testēšanas un ieviešanas darbību operatīvo datu vākšanu un nosūtīšanu.

Or. en

(32018R0858)

Grozījums Nr. 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Regulas priekšlikums
2. pants – 1.c punkts (jauns)
Regula (ES) 2018/858
22. pants – 6.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	regulas 22. pantā iekļauj šādu 6.a punktu:
	6.a Automatizētu transportlīdzekļu vai pilnībā automatizētu transportlīdzekļu vairākposmu tipa apstiprināšanas nolūkā ražotājs var pieteikties nepabeigta transportlīdzekļa kā ADS gatavas platformas bāzes posma ES tipa apstiprināšanai, apliecinot, ka neatkarīgi no vēlāk integrējamās automatizētās vadīšanas sistēmas programmatūras transportlīdzekļa aparatūras elementi atbilst minimālajām prasībām, kas Komisijai jānosaka saskaņā ar šo punktu. Pēdējā posma ES tipa apstiprinājumu, kas aptver automatizētās vadīšanas sistēmas integrāciju, piešķir saskaņā ar 4. punktu un piemērojamajām Regulas (ES) 2019/2144 un Īstenošanas regulas (ES) 2022/1426 prasībām.
	Bāzes posma ES tipa apstiprinājumu, kas piešķirts kā ADS gatavai platformai saskaņā ar šo punktu, neierobežo ar vienu transportlīdzekļa tipu, ja ražotājs vai tehnoloģiju nodrošinātājs pierāda, ka vienu un to pašu ADS, kas sastāv no noteiktas aparatūras un programmatūras

kombinācijas, var integrēt vairākos bāzes transportlīdzekļu tipos, kuri atbilst minimālajām prasībām. Šādā gadījumā apstiprinājumā norāda attiecīgo ADS un bāzes transportlīdzekļu diapazonu, uz kuru tas attiecas.

Līdz ... [PB: ievietot datumu, kas ir sešus mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā] Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 82. pantu, lai noteiktu minimālās aparatūras prasības ADS gataviem bāzes transportlīdzekļiem, tostarp prasības attiecībā uz sensoru pārklājumu, datošanas platformas standartiem un izpildmehānisma redundanci un funkcionālā drošuma integritātes līmeņiem, kā arī standartizētas programmatūras un aparatūras saskarnes specifikācijas automatizētas vadīšanas sistēmu integrēšanai galīgajā apstiprināšanas posmā, lai nodrošinātu sadarbspēju starp transportlīdzekļu platformām un automatizētas vadīšanas sistēmas programmatūru, ko izstrādājuši dažādi ražotāji.

Or. en

(32018R0858)

Grozījums Nr. 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Regulas priekšlikums
3. pants – -1. punkts (jauns)
Regula (ES) 2019/2144
7. pants – 5.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	– Regulas 7. pantā iekļauj šādu 5a. punktu:
	“5.a M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar bērnu klātbūtnes noteikšanas sistēmu, kas spēj konstatēt, ka pēc transportlīdzekļa

	izslēgšanas vai bloķēšanas pasažieru nodalījumā paliek bērns, un laikus brīdināt vadītāju vai transportlīdzekļa lietotāju un attiecīgā gadījumā brīdināt par situācijas saasināšanos vai iejaukties."

Or. en

(32019R2144)

Grozījums Nr. 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Regulas priekšlikums
3. pants – -1.a punkts (jauns)
Regula (ES) 2019/2144
7. pants – 6. punkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	regulas 7. pantu 6. punktu aizstāj ar šādu:
6. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem noteikumus par vienotām procedūrām un tehniskajām specifikācijām transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz šā panta 2.–***5.*** punktā noteiktajām prasībām.	***"***6. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem noteikumus par vienotām procedūrām un tehniskajām specifikācijām transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz šā panta 2.–***5.a*** punktā noteiktajām prasībām.***"***

Or. en

(32019R2144)

Grozījums Nr. 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
3. pants – 1. daļa
Regula (ES) 2019/2144
9. pants – 5.a punkts

	Komisijas ierosinātais teksts		*Grozījums*
5.a	N_2 kategorijas transportlīdzekļiem,	5.a	N_2 kategorijas transportlīdzekļiem,

kurus darbina ar elektroenerģiju un kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.".	kurus darbina ar elektroenerģiju un kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89. ***Šis atbrīvojums neattiecas uz transportlīdzekļiem ar pikapa tipa kravas automašīnas virsbūvi***. ***Saistībā ar regulas 14. pantā minēto novērtējuma ziņojumu Komisija novērtē, vai šis atbrīvojums joprojām ir pamatots. Ja vien 14. pantā minētajā pārskatīšanā netiek nolemts citādi, atbrīvojumu/to beidz piemērot no 2031. gada 31. decembra."***

Or. en

Grozījums Nr. 150
Jonas Sjöstedt

Regulas priekšlikums
3. pants – 1. daļa
Regula (ES) 2019/2144
9. pants – 5.a punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
5.a N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, kurus darbina ar elektroenerģiju un kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.	5.a N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, kurus darbina ***tikai*** ar elektroenerģiju un kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89. ***Šis atbrīvojums neattiecas uz transportlīdzekļiem ar pikapa tipa kravas automašīnas virsbūvi***.

Or. en

Grozījums Nr. 151
Daniel Buda

Regulas priekšlikums
3. pants – 1. daļa

Regula (ES) 2019/2144
9. pants – 5.a punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
"5.a ***N_2*** kategorijas transportlīdzekļiem, kurus darbina ar elektroenerģiju ***un*** kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.".	"5.a ***N2*** kategorijas transportlīdzekļiem, kurus darbina ar elektroenerģiju***, pilnībā elektriskiem transportlīdzekļiem, hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem ar ārēju uzlādi un degvielas elementa transportlīdzekļiem,*** kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.".

Or. ro

Pamatojums

Ir svarīgi formulēt darbības jomu skaidri, izmantojot terminus, kas ir nostiprināti tiesību aktos par tipa apstiprināšanu. Tāpēc labāk būtu izvairīties no tādiem vispārīgiem formulējumiem kā, piemēram, "transportlīdzekļi, kas darbojas ar elektroenerģiju", un minēt skaidras tehniskās kategorijas.

Grozījums Nr. 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
3. pants – 1. daļa
Regula (ES) 2019/2144
9. pants – 5.a punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
5.a N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, kurus darbina ar elektroenerģiju un kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.".	5.a N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, kurus darbina ***tikai*** ar elektroenerģiju un kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.".

Or. en

Grozījums Nr. 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Regulas priekšlikums
3. pants – 1. daļa
Regula (ES) 2019/2144
9. pants – 5.a punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
5.a N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, ***kurus darbina ar elektroenerģiju un*** kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.***"***.	5.a N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.

Or. en

Pamatojums

Autofurgoni 3,5–4,25 t diapazonā bieži nonāk N2 kategorijā, jo pēdējās desmitgadēs ieviestajām secīgajām obligātajām drošības prasībām ir papildu svars, nevis augstāks riska profils, un tos parasti ekspluatē MVU un tirgotāji iekšzemes pārvadājumos. Pieprasot ātruma ierobežotāju tikai tās pašas klases neelektriskajiem autofurgoniem, tiek palielinātas izmaksas un formalitātes, nepalielinot drošību, jo tipa apstiprinājuma drošības testus piemēro neatkarīgi no piedziņas veida. Tehnoloģiski neitrāls atbrīvojums atspoguļo tahogrāfa noteikumu un ANO Noteikumu Nr. 89 darbības jomu.

Grozījums Nr. 154
Volker Schnurrbusch

Regulas priekšlikums
3. pants – 1. daļa
Regula (ES) 2019/2144
9. pants – 5.a punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
5.a N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, ***kurus darbina ar elektroenerģiju un*** kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar	5.a N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem

ANO Noteikumiem Nr. 89.***"***.	Nr. 89.

Or. en

Grozījums Nr. 155
Luis-Vicenţiu Lazarus

Regulas priekšlikums
3. pants – 1. daļa
Regula (ES) 2019/2144
9. pants – 5.a punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
5.a ***N_2*** kategorijas transportlīdzekļiem, kurus darbina ar elektroenerģiju un kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.***"***.	5.a ***N2*** kategorijas transportlīdzekļiem, kurus darbina ar elektroenerģiju ***vai ūdeņradi*** un kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, nav jābūt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.

Or. en

Grozījums Nr. 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Regulas priekšlikums
3. pants – 1.a daļa (jauna)
Regula (ES) 2019/2144
8.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	regulā iekļauj jaunu 8.a pantu:
	Drošības prasības iebīdāmu un ievelkamu durvju rokturu sistēmām
	1. M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar iebīdāmiem, ievelkamiem vai elektroniski izvietotiem ārējiem durvju rokturiem, konstruē tā, lai šādus rokturus varētu atvērt elektroenerģijas trūkuma,

sadursmes, sasalšanas vai ārkārtas situācijās, tostarp transportlīdzekļa ugunsgrēka un iegremdēšanas ūdenī gadījumā.

2. Šādiem rokturiem ir mehāniska bloķēšanas sistēma, kas nav atkarīga no elektroapgādes un ļauj atvērt iekšējo un ārējo manuālo atveri.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģēto aktu, lai paredzētu sīki izstrādātus noteikumus un tehniskās prasības šādu rokturu drošībai.

Or. en

(32019R2144)

Grozījums Nr. 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
3. pants – 1.a daļa (jauna)
Regula (ES) 2019/2144
14. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	Regulas (ES) 2019/2144 14. pantā iekļauj šādu punktu:
	"Turklāt Komisija novērtē 9. panta 5.a punktā minēto atļauju N2 kategorijas transportlīdzekļiem, kurus darbina ar elektroenerģiju un kuru maksimālā tehniski pieļaujamā pilnā masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, neuzstādīt ātruma ierobežošanas ierīces saistībā ar iespējamiem drošības riskiem un akumulatoru enerģijas blīvuma uzlabojumiem, kas varētu palīdzēt skaitliski samazināt 4,25 tonnas. Ja novērtējums atbalsta šādu pārskatīšanu, to attiecina tikai uz jaunu produkciju no noteikta datuma, un Komisija attiecīgi iesniedz tiesību akta priekšlikumu."

Or. en

(32019R2144)

Pamatojums

Saskaņā ar šo tiesību akta priekšlikumu netika veikts ietekmes novērtējums, un tāpēc, pārskatot Regulu (ES) 2019/2144, būtu jāveic pienācīgs izvērtējums.

Grozījums Nr. 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Regulas priekšlikums
3. pants – 1.a daļa (jauna)
Regula (ES) 2019/2144
9. pants – 5.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	Regulas (ES) 2019/2144 9. pantā iekļauj šādu 5.b punktu:
	5.b Līdz 2029. gada 31. decembrim Komisija pieņem 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā minēto deleģēto aktu par I pielikuma 8. tabulā noteikto bremžu emisiju robežvērtību līmeni M2, N2, M3 un N3 kategorijas transportlīdzekļiem.

Or. en

(32019R2144)

Pamatojums

Šie grozījumi attiecas uz bremžu emisiju robežvērtībām lielas un mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Tā kā mērķis samazināt CO2 emisijas par 90 % ļauj iekšdedzes un hibrīda transportlīdzekļiem palikt pieejamiem arī pēc 2035. gada, ierosinātās bremžu daļiņu emisiju robežvērtības ir jāpārskata, lai ņemtu vērā dažādas spēka pārvada tehnoloģijas, nevis tikai uzlādējamus elektrotransportlīdzekļus. Turklāt turpmākās robežvērtības lielas noslodzes transportlīdzekļiem jānosaka, izmaksu un ieguvumu analīzē līdzsvarojot to ietekmi pilsētu un piepilsētu satiksmē un straujo elektrificēto transportlīdzekļu parku pieaugumu, vienlaikus nodrošinot saskaņotību ar Regulas (ES) 2024/1257 pārskatīšanu.

Grozījums Nr. 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre

Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Regulas priekšlikums
3. pants – 1.a daļa (jauna)
Regula (ES) 2019/2144
6. pants – 1. punkts – ga apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	Regulas (ES) 2019/2144 6. panta 1. punktā iekļauj šādu ga) apakšpunktu:
	"ga) elektrotransportlīdzekļu uzlādes pārtraukšanas sistēma transportlīdzeklī saskaņā ar tehniskajām specifikācijām, kas pieņemtas, ievērojot 12. pantu."

Or. en

(32019R2144)

Pamatojums

Uzlādes punkti bieži atrodas attālos vai izolētos apgabalos, kur iemītnieki var saskarties ar situācijām, kad droša izkāpšana no transportlīdzekļa, lai pārtrauktu uzlādes sesiju, nav iespējama. Standartizēts transportlīdzeklī iebūvēts mehānisms, kas ļauj vadītājam jebkurā laikā pārtraukt uzlādi, novērš šo drošības nepilnību. Tehniskās specifikācijas, tostarp saskarnes un sadarbspējas prasības ar esošajiem uzlādes standartiem, nosaka Komisija ar deleģēto aktu saskaņā ar 12. pantu, nodrošinot saskaņotību ar attiecīgajiem standartiem.

Grozījums Nr. 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Regulas priekšlikums
4. pants – 1. daļa – -1. punkts (jauns)
Regula (ES) 2024/1257
3. pants – 2. daļa – 50.a punkts (jauns)

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	-1) regulas 3. pantā pievieno šādu 50.a punktu:
	50a) "transportlīdzeklis, kas darbināms tikai ar atbilstīgām degvielām" (VEEF) ir vieglais pasažieru automobilis vai vieglais komerciālais transportlīdzeklis, kurš tā darbmūžā darbināms tikai ar atbilstīgām degvielām;

Or. en

(32024R1257)

Pamatojums

Ieviešot kategoriju transportlīdzekļiem, kuru darbināšanai izmanto tikai atbilstīgas degvielas, tiek nodrošināta tehnoloģiskā neitralitāte un vienlīdzīgi konkurences apstākļi ar baterijām darbināmiem elektrotransportlīdzekļiem.

Grozījums Nr. 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Regulas priekšlikums
4. pants – 1. daļa – -1. punkts (jauns)
Regula (ES) 2024/1257
3. pants – 2. daļa – 50.c punkts (jauns)

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	-1) regulas 3. pantā iekļauj šādu 50.c punktu:
	50c) "degvielas uzpildes iesaistes sistēma" ir sistēma, kas konstruēta tā, lai nepieļautu, ka transportlīdzeklis, ko darbina tikai ar atbilstīgām degvielām, izmanto degvielas, kas nav atbilstīgās degvielas;

Or. en

(32024R1257)

Pamatojums

Ekspluatējot transportlīdzekli ar neatbilstīgām degvielām, ir vajadzīga iesaistes sistēma. Degvielas iesaistes sistēma ir konstruēta tā, lai pēdējā posmā atspējotu transportlīdzekli, ja ir ieviestas fosilās degvielas, bet tikai pēc tam, kad elastīga, eskalējoša brīdināšanas sistēma ir brīdinājusi vadītāju par situāciju.

Grozījums Nr. 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Regulas priekšlikums
4. pants – -1. punkts (jauns)

Regula (ES) 2024/1257
3. pants – 2. daļa – 50.b punkts (jauns)

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	-1) regulas 3. panta 2. daļā iekļauj šādu punktu:
	50b) "atbilstīgas degvielas" ir visas Atjaunojamo energoresursu direktīvā (ES) 2018/2001 definētās degvielas, kas atbilst minētās direktīvas ilgtspējas kritērijiem;

Or. en

(32024R1257)

Pamatojums

Šī pieeja garantē juridisko saskaņotību starp visiem ES tiesību aktiem.

Grozījums Nr. 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Regulas priekšlikums
4. pants – -1. punkts (jauns)
Regula (ES) 2024/1257
3. pants – 2. daļa – 50.c punkts (jauns)

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	-1) regulas 3. panta 2. daļā iekļauj šādu 50.c punktu:
	50c) "degvielas uzpildes pārraudzības ierīce" ir ierīce, kas konstruēta tā, lai verificētu, ka transportlīdzeklis, ko darbina tikai ar atbilstīgām degvielām, tiek uzpildīts tikai ar atbilstīgām degvielām;

Or. en

(32024R1257)

Pamatojums

Lai varētu pārbaudīt, vai transportlīdzeklis darbojas tikai ar atbilstīgām degvielām, ir

vajadzīga "degvielas uzpildes pārraudzības ierīce", lai pierādītu, ka attiecīgais transportlīdzeklis tiek uzpildīts tikai ar šīm atbilstīgajām degvielām.

Grozījums Nr. 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Regulas priekšlikums
4. pants – 1. daļa – -1. punkts (jauns)
Regula (ES) 2024/1257
4. pants – 5. punkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	-1) regulas 4. panta 5. punktu aizstāj ar šādu:
5. Ražotāji nekonstruē, neizgatavo un nekomplektē transportlīdzekļus ar manipulācijas ierīcēm vai manipulācijas stratēģijām.	***"***5. Ražotāji nekonstruē, neizgatavo un nekomplektē transportlīdzekļus ar manipulācijas ierīcēm vai manipulācijas stratēģijām. ***Ja tipa apstiprinātāja iestāde ierīci vai stratēģiju ir apstiprinājusi saskaņā ar šo regulu un 14. panta 3. punkta a)–c) apakšpunktā un 14. panta 4. punkta s) un u) apakšpunktā minēto īstenošanas aktu, tostarp attiecīgo dokumentāciju, šāda ierīce vai stratēģija nav manipulācijas ierīce vai manipulācijas stratēģija, vai stratēģija saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 13. panta 5. punktu."***

Or. en

(32024R1257)

Pamatojums

Šo grozījumu mērķis ir ieviest piecu gadu moratoriju lielas noslodzes Euro 7 piemērošanai. Mērķis ir ļaut ražotājiem koncentrēt investīcijas uz lielas noslodzes preču un pasažieru pārvadājumu dekarbonizāciju saskaņā ar ES klimata un CO2 mērķrādītājiem, vienlaikus nodrošinot, ka Komisija turpina sagatavot vajadzīgos īstenošanas aktus, lai nozarei nodrošinātu juridisko noteiktību un pienācīgu sagatavošanās laiku.

Grozījums Nr. 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Regulas priekšlikums
4. pants – 1. daļa – -1. punkts (jauns)
Regula (ES) 2024/1257
4. pants – 4. punkts – 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	-1) regulas 4. pantā iekļauj šādu 1.a punktu:
	"1.a Attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem un attiecīgā gadījumā autoceļiem neparedzētu mobilo tehniku šajā punktā noteiktās prasības piemēro kumulatīvi un nodrošina atbilstību emisiju robežvērtībām un transportlīdzekļu un mašīnu nepārtrauktu darbgatavību visos normālos un saprātīgi paredzamos ekspluatācijas apstākļos visā Savienībā. Ražotāji projektē, kalibrē un uzrauga emisiju kontroles sistēmas, kurās izmanto reaģentus, tostarp selektīvās katalītiskās reducēšanas sistēmas, tā, lai šīs sistēmas saglabātu pilnīgu funkcionālo spēju visos ekspluatācijas gadījumos, kas raksturīgi transporta loģistikai, būvniecībai, kalnrūpniecībai, mežsaimniecībai, lauksaimniecībai, atkritumu apsaimniekošanai un citiem nepārtrauktas vai augstas izmantošanas rūpnieciskiem un pakalpojumu lietojumiem.
	Ja apstākļi, tostarp apstākļi, kas izraisa reaģenta kristalizāciju vai sasalšanu, pasliktina vai var pasliktināt sistēmas veiktspēju, piemēro šādas prasības:
	a) emisijas kontroles sistēmas nekavējoties pārveido, pielāgo vai atbalsta ar alternatīviem tehniskiem risinājumiem, tostarp izmantojot alternatīvus reaģentus;
	b) līdzvērtīgu emisiju veiktspēju visu laiku pierāda un uztur visos piemērojamajos testa un reālos ekspluatācijas apstākļos;
	c) ekspluatācijas pieejamība nesamazinās tiktāl, ka tiek pārsniegtas robežvērtības, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu atbilstību emisiju robežvērtībām, un

d) atbilstību piemērojamām emisiju robežvērtībām neaptur, nepārtrauc vai nesamazina nekādos ekspluatācijas apstākļos, uz kuriem attiecas šīs regulas darbības joma."

Or. en

Grozījums Nr. 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Regulas priekšlikums
4. pants – -1. punkts (jauns)
Regula (ES) 2024/1257
4. pants – 2.°punkts

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	-1) regulas 4. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:
Ražotāji konstruē, izgatavo un komplektē transportlīdzekļus tā, lai tie atbilstu šai regulai, tostarp atbilstu I pielikumā noteiktajām emisiju robežvērtībām III pielikumā noteiktajos apstākļos un attiecīgi laikposmos vai nobraukuma laikā, kā noteikts IV pielikuma 1. tabulā, nepārsniegtu atbilstības sertifikātā un tipa apstiprinājuma dokumentācijā deklarētās vērtības attiecībā uz transportlīdzekļa kalpošanas laiku. Minētos transportlīdzekļus apzīmē kā "Euro 7" transportlīdzekļus.	Ražotāji konstruē, izgatavo un komplektē transportlīdzekļus tā, lai tie atbilstu šai regulai, tostarp atbilstu I pielikumā noteiktajām emisiju robežvērtībām III pielikumā noteiktajos apstākļos un attiecīgi laikposmos vai nobraukuma laikā, kā noteikts IV pielikuma 1. tabulā, ***un attiecīgā gadījumā*** nepārsniegtu atbilstības sertifikātā un tipa apstiprinājuma dokumentācijā deklarētās ***RDE*** vērtības attiecībā uz transportlīdzekļa kalpošanas laiku. Minētos transportlīdzekļus apzīmē kā "Euro 7" transportlīdzekļus. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Pamatojums

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity

(CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Grozījums Nr. 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Regulas priekšlikums
4. pants – 1. daļa – -1. punkts (jauns)
Regula (ES) 2024/1257
4.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	-1) regulā iekļauj šādu 4.a pantu:
	"4.a pants
	Īpašas prasības un noteikumi transportlīdzekļiem, kurus darbina tikai ar atbilstīgām degvielām (VEEF)
	1. Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts kā transportlīdzekļi, ko darbina tikai ar atbilstīgām degvielām (VEEF), papildus šajā regulā un saskaņā ar to pieņemtajos deleģētajos un īstenošanas aktos noteiktajām prasībām atbilst šajā pantā noteiktajām prasībām. VEEF īpatnējās CO2 emisijas ir 0 g CO2/km. Šo vērtību reģistrē atbilstības sertifikātā, kas izdots saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 36. pantu, un to piemēro Regulas (ES) 2019/631 īstenošanas vajadzībām. Īpatnējo CO2 emisiju mērījumus neveic, degvielas patēriņa mērījumus, kas izteikti L/100 km, pieprasa tipa apstiprināšanas procesā, ražošanas atbilstības verifikācijā vai atbilstības ekspluatācijā testos.
	2. VEEF ir aprīkots ar degvielas uzpildes pārraudzības ierīci un degvielas uzpildes iesaistes sistēmu. Šādu sistēmu projektē, konstruē un uzstāda tā, lai nodrošinātu aizsardzību pret nesankcionētām manipulācijām. Degvielas uzpildes atveri pienācīgi marķē, lai norādītu, ka dzinējs

darbojas tikai ar atbilstīgām degvielām.

3. Degvielas uzpildes pārraudzības ierīce transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā un katrā degvielas uzpildes notikumā spēj noteikt, vai transportlīdzekli darbina tikai ar atbilstīgām degvielām. Izmantojot tehniski piemērotu izsekošanas metodi un to kombināciju, tā jo īpaši spēj atklāt tādu degvielu vai degvielu maisījumu izmantošanu, kas nav kvalificējami kā atbilstīgas degvielas. Šāda metode varētu ietvert norādītās metodes, kuru pamatā ir šādas pieejas vai jebkura cita tehniski piemērota izsekošanas metode:

a) pilnīgas digitālās izsekojamības sistēma atbilstīgām degvielām visā degvielas piegādes ķēdē, tostarp autentificētu digitālo ierakstu un digitāla rokasspiediena izmantošana, kas degvielas uzpildes notikumu sasaista ar konkrēto transportlīdzekli un degvielas uzpildes punktu;

b) neatbilstīgu degvielu izmantošanas konstatēšana transportlīdzeklī, apstrādājot esošos transportlīdzekļa signālus un funkcijas, tostarp signālus, ko ģenerē transportlīdzekļa vadības bloki un saistītās sensoru sistēmas;

c) iebūvēta degvielas sastāva identifikācija ar molekulāru, spektroskopisku vai salīdzināmu analītisku sensoru, kas ļauj tieši verificēt, vai izmantotā degviela ir uzskatāma par atbilstīgu degvielu;

d) droša divvirzienu saziņa starp transportlīdzekli un degvielas uzpildes aprīkojumu, tostarp degvielas uzpildes notikuma autentifikācijas un integritātes pārbaudes un attiecīgā gadījumā tehniskie pasākumi, lai nodrošinātu degvielas uzpildi ar atbilstīgām degvielām un novērstu degvielas uzpildi ar neatbilstīgām degvielām;

e) masas bilances sadales sistēma, saskaņā ar kuru tirgū laisto atbilstīgo degvielu daudzumus apliecina pārbaudāmi ieraksti un iedala konkrētu

transportlīdzekļu izmantošanai daudzumos, kas atbilst to attiecināmajam patēriņam, kā arī līdzsvarošanas pieeja, kuras pamatā ir digitāli pierādījumi, saskaņā ar kuru uz transportlīdzekli attiecināmais degvielas izmantojums tiek izsekots un salīdzināts ar digitāliem pierādījumiem (tostarp sertifikātiem vai līdzvērtīgiem ierakstiem), neprasot degvielas uzpildes notikuma sasaisti ar degvielas uzpildes punktu. Ja degvielas uzpildes pārraudzības ierīce konstatē, ka VEEF nedarbojas tikai ar atbilstīgām degvielām, automātiski aktivizējas sistēma, kas prasa tūlītēju degvielas padevi.

4. Sistēma, kas prasa degvielas padevi, brīdina vadītāju, ja VEEF nedarbina ar atbilstīgām degvielām, un pēc eskalējošas brīdināšanas sistēmas aktivizācijas novērš transportlīdzekļa turpmāku darbību. To jo īpaši var panākt, galu galā novēršot transportlīdzekļa (atkārtotu) iedarbināšanu.

5. Atkāpjoties no 4. punkta, degvielas uzpildes sistēmas, kas prasa vadītāja reakciju, ārkārtas apstākļos drīkst atļaut vadītājam nobraukt ierobežotu attālumu apvedceļā, ja šāds apvedceļš ir vajadzīgs, lai izvairītos no nesamērīgiem pārvietošanās ierobežojumiem, jo īpaši:

a) Savienības reģionos, kur 100 km rādiusā nav pieejama pieņemamā veidā piekļūstama degvielas uzpildes iespēja ar atbilstīgām degvielām, vai

b) ja transportlīdzekli ekspluatē ārpus Savienības teritorijas. Pirmajā daļā minētais apvedceļš ir tikai tas, kas ir absolūti nepieciešams, un neļauj bez atbilstīgām degvielām ekspluatēt transportlīdzekli pastāvīgi vai bez attāluma ierobežojuma.

6. Pēc ražotāja pieteikuma tipa apstiprinātāja iestāde var piešķirt ES tipa apstiprinājumu degvielas uzpildes pārraudzības ierīcei un/vai sistēmai, kas prasa vadītāja reakciju, ar noteikumu, ka

ir pierādīta atbilstība šim pantam. Šāds apstiprinājums faktiski nav transportlīdzekļa tipa kā VEEF apstiprinājums, un tas neskar nekādas papildu prasības, kas piemērojamas transportlīdzekļu kā VEEF tipa apstiprinājumam. Dalībvalstis 30 dienu laikā no izdošanas dienas paziņo Komisijai par visiem degvielas uzpildes pārraudzības ierīces un/vai sistēmas, kas prasa vadītāja reakciju, apstiprinājumiem, kas piešķirti saskaņā ar šo punktu. Paziņojumā iekļauj apstiprinātās degvielas uzpildes pārraudzības ierīces un/vai sistēmas, kas prasa vadītāja reakciju, tehnisko specifikāciju neitrālu kopsavilkumu. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka sīki izstrādātas tehniskās un procedūras prasības degvielas uzpildes pārraudzības ierīču un/vai sistēmu, kas prasa vadītāja reakciju, tipa apstiprināšanai.

7. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka vienotas procedūras un tehniskās specifikācijas VEEF tipa apstiprināšanai attiecībā uz šajā pantā noteiktajām prasībām, tostarp prasībām par aizsardzību pret nesankcionētām manipulācijām, testēšanu un atkāpes piemērošanu saskaņā ar 5. punktu. Tas ietver vajadzīgos grozījumus Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2025/1706 I, II, IX un XIV pielikumā un Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683 I pielikumā.

Or. en

(32024R1257)

Pamatojums

4.a pantā ir noteikts juridiskais pamats jaunai transportlīdzekļu kategorijai "transportlīdzekļi, ko darbina tikai ar atbilstīgām degvielām" (VEEF). Ierosinātā panta 3. punktā ir definēts atbilstīgu pārraudzības metodiku kopums. Ar 4. un 5. punktu tiek ieviesti stimulēšanas jēdzieni, kas nodrošina atbilstību samērīgā un lietotājdraudzīgā veidā. 6. punkts ļauj dalībvalstīm apstiprināt papildu pārraudzības metodikas, ko var izstrādāt nākotnē. Ar 7. punktu Komisija tiek pilnvarota pieņemt vajadzīgos īstenošanas un deleģētos aktus, lai

īstenotu VEEF koncepciju.

Grozījums Nr. 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Regulas priekšlikums
4. pants – 1. daļa – -1. punkts (jauns)
Regula (ES) 2024/1257
7. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	-1) regulas 7. pantā pievieno šādu 1.a punktu:
	"1.a Ražotājiem jānodrošina, ka jebkāda reaģentu izmantojoša izplūdes pēcapstrādes sistēma saglabā emisiju kontroles funkciju visos apkārtējās vides apstākļos, īpaši zemā vides temperatūrā."

Or. en

(32024R1257)

Grozījums Nr. 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Regulas priekšlikums
4. pants – 1. daļa – -1. punkts (jauns)
Regula (ES) 2024/1257
7. pants – 1.a punkts (jauns)

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	-1) regulas 7. pantā iekļauj šādu 1.a punktu:
	"1.a Attiecībā uz VEEF īpatnējo CO2 emisiju mērījumi netiek prasīti, savukārt degvielas patēriņa mērījumi, kas izteikti L/100 km, tiek prasīti kā daļa no tipa apstiprināšanas procesa. ES tipa apstiprinājuma pieteikumā attiecībā uz emisijām ražotājs norāda, ka transportlīdzekļa motors darbojas tikai ar atbilstīgām degvielām. Ražotājs iesniedz arī informāciju par degvielas uzpildes pārraudzības ierīci un sistēmu, kas prasa

vadītāja reakciju, kā arī par pasākumiem, kas veikti, lai aizsargātu degvielas uzpildes pārraudzības ierīci un sistēmu, kas prasa vadītāja reakciju, pret nesankcionētām manipulācijām un neatļautu pārveidošanu."

Or. en

(32024R1257)

Pamatojums

7. pantā noteikti ražotāju pienākumi attiecībā uz emisiju tipa apstiprinājumu. Grozījums ir vajadzīgs tehnisks pielāgojums, lai iekļautu VEEF, kā arī informāciju par degvielas uzpildes pārraudzības ierīci un iesaistes sistēmu.

Grozījums Nr. 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Regulas priekšlikums
4. pants – -1. punkts (jauns)
Regula (ES) 2024/1257
7. pants – 2.a punkts (jauns)

Spēkā esošais teksts	*Grozījums*
	-1) regulas 7. pantā iekļauj šādu 2.a punktu:
	2.a Izgatavotāji iesniedz apstiprinātājai iestādei parakstītu atbilstības deklarāciju attiecībā uz reaģenta iesmidzināšanas sistēmas ilglaicīgumu un anormālu atteiču neesību dinamiskos apstākļos, kuros tipa apstiprinājumā norādītais reaģents atkārtoti sasalst un atkausējas. Šādas sistēmas atbilst IV pielikuma 1. tabulā noteiktajām darbmūža prasībām.

Or. en

(32024R1257)

Pamatojums

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system

has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.