

Briuselis, 2022 m. birželio 25 d.
(OR. fr, en)

10686/22

Tarpinstitucinė byla:
2021/0197(COD)

CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014

PRANEŠIMAS

nuo: Pirmininkaujantios valstybės narės

kam: Tarybai

Komisijos dok. Nr.: 10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final

Dalykas: Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinys
Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO,
kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių
transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į
platesnius Sąjungos klimato srities užmojus iš dalies keičiamas
Reglamentas (ES) 2019/631
– Bendras požiūris

I. IVADAS

1. 2021 m. liepos 14 d. Komisija kaip 55 % tikslo priemonių rinkinio dalį Europos Parlamentui ir Tarybai pateikė pasiūlymą dėl reglamento, kuriuo nustatomos naujos automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio normos, peržiūros. Pasiūlymu siekiama prisidėti prie didesnio ES bendro užmojo lygio, tokiu būdu skatinant inovacijas ir užtikrinant, kad Europos automobilių pramonė išlaikytų ir padidintų savo konkurencingumą pasaulyje. Didesnis užmojis visų pirma padės valstybėms narėms pasiekti savo privalomus nacionalinius tikslus pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą.

2. Šiuo tikslu Komisija siūlo padidinti 2030 m. ES išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslus, taikomus naujiems automobiliams ir furgonams, ir nustatyti, kad nuo 2035 m. būtų taikomas 100 % tikslas lengviesiems automobiliams ir naujiems furgonams.
3. Be to, Komisija siūlo nuo 2030 m. panaikinti netaršių ir mažataršių transporto priemonių ypatinguosius kreditus, taip pat nukrypti leidžiančią nuostatą, taikomą gamintojams, kurių įregistruotų transporto priemonių skaičius yra nedidelis.
4. Europos Parlamente pranešėju dėl šio pasiūlymo Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto (ENVI komiteto) vardu paskirtas Jan Huitema (Renew, NL). ENVI komitetas savo pranešimą priėmė 2022 m., gegužės 11 d., o 2022 m. birželio 8 d. plenarinėje sesijoje Parlamentas priėmė kelis Komisijos pasiūlymo pakeitimus.
5. Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę pateikė 2022 m. sausio 19 d. Regionų komitetas nuomonę pateikė 2022 m. lapkričio 26–27 d. plenarinėje sesijoje.
6. 2021 m. gruodžio 20 d. Aplinkos taryba surengė politinius debatus.
7. Pirmininkaujanti Prancūzija tęsė reglamento peržiūros nagrinėjimą darbo grupės lygmeniu. Šio nagrinėjimo metu ji pateikė kompromisinį tekstą, kuriame išlaikoma dabartinė Komisijos pasiūlymo redakcija, kiek tai susiję su automobiliams taikomais kiekiniais tikslais, ypatingųjų kreditų, nuo 2030 m. skiriamų netaršioms ir mažataršėms transporto priemonėms, panaikinimu ir nukrypti leidžiančios nuostatos, nuo 2030 m. taikomos gamintojams, kurių įregistruotų transporto priemonių skaičius yra nedidelis, panaikinimu. Tačiau kompromisiniame projekte, remiantis delegacijų pastabomis, siūloma papildyti kas dvejus metus teikiamų pažangos ataskaitų turinį.

8. 2022 m. gegužės 13 d. Nuolatinių atstovų komitete pasikeista nuomonėmis dėl pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinio teksto, siekiant parengti gaires tolesniam darbui.
9. Rengiantis 2022 m. birželio 28 d. Aplinkos tarybos posėdžiui, 2022 m. birželio 24 d. posėdyje Nuolatinių atstovų komitetas išnagrinėjo pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinį tekstą, kuriuo šiek tiek pakoreguojamas kas dvejus metus teikiamų pažangos ataskaitų turinys.

II. DABARTINĖ PADĖTIS

10. Remdamasi šių diskusijų rezultatais pirmininkaujanti valstybė narė tebemano, kad Komisijos pasiūlymas yra subalansuotas pagrindas siekiant kompromiso Taryboje dėl 2030 m. ir 2035 m. kiekiinių tikslų lengviesiems automobiliams ir furgonams. Todėl pirmininkaujanti valstybė narė laikosi dabartinio siūlomo kompromisinio teksto.
11. Kompromisinis tekstas pateikiamas šio pranešimo priede.

III. IŠVADA

12. Tarybos prašoma išspręsti likusius neišspręstus klausimus ir priimti bendrą požiūrį remiantis šio pranešimo priede pateiktu tekstu.

Šis bendras požiūris bus laikomas Tarybos įgaliojimais ateityje vesti derybas su Europos Parlamentu taikant įprastą teisėkūros procedūrą.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631¹

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę³,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

¹ Komisijos teksto pakeitimai pabraukti, o išbrauktas tekstas pažymėtas ženklų „[...]“.

² OL C , , p. .

³ OL C , , p. .

- (1) 2015 m. gruodžio mėn. pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją (UNFCCC) priimtas Paryžiaus susitarimas įsigaliojo 2016 m. lapkričio mėn. (toliau – Paryžiaus susitarimas). Jo šalys susitarė užtikrinti, kad pasaulio temperatūra didėtų gerokai mažiau nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau dėti pastangas, kad temperatūra nepadidėtų daugiau kaip 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu;
- (2) spręsti su klimatu ir aplinka susijusias problemas ir pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslus – pagrindiniai uždaviniai, išdėstyti 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos priimtame komunikate „Europos žaliasis kursas“⁴. Atsižvelgiant į labai stiprų COVID-19 pandemijos poveikį Sąjungos piliečių sveikatai ir ekonominei gerovei, Europos žaliojo kurso būtinybė ir svarba dar labiau padidėjo.
- (3) Europos žaliasis kursas apima išsamų viena kitą papildančių priemonių ir iniciatyvų rinkinį, kuriuo siekiama iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui ES ir nustatoma nauja augimo strategija, kuria siekiama pertvarkyti Sąjungą į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika, kurios augimas bus atsietas nuo išteklių naudojimo. Juo taip pat siekiama apsaugoti, tausoti ir didinti Sąjungos gamtinį kapitalą ir apsaugoti piliečių sveikatą ir gerovę nuo su aplinka susijusios rizikos ir poveikio. Tačiau ši pertvarka skirtingai veikia moteris ir vyrus ir daro ypatingą poveikį kai kurioms nepalankioje padėtyje esančioms grupėms, pavyzdžiui, vyresnio amžiaus žmonėms, neįgaliesiems ir rasinių ar etninių mažumų atstovams. Todėl turi būti užtikrinta, kad pertvarka būtų teisinga ir įtrauki, nė vieno nepaliekant nuošalyje;
- (4) 2020 m. gruodžio 17 d. UNFCCC sekretariatui pateiktu pagal nacionalinius įnašus nustatytu Sąjungos įnašu Sąjunga įsipareigojo iki 2030 m. visos ES ekonomikos mastu sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 55 proc., palyginti su 1990 m.;

⁴ 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas „Europos žaliasis kursas“, COM(2019) 640 final.

- (5) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) [--]⁵ Sąjunga teisės aktais įtvirtino tikslą iki 2050 m. pasiekti visos ekonomikos poveikio klimatui neutralumą. Tame reglamente taip pat nustatytas privalomas Sąjungos įsipareigojimas iki 2030 m. grynąjį išmetamų ŠESD kiekį (kiekį, likusį atėmus absorbentais pašalintą kiekį) Sąjungos viduje sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu;
- (6) tikimasi, kad visi ekonomikos sektoriai prisidės prie šio išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, įskaitant kelių transporto sektorių;
- (7) šiame reglamente nustatytos priemonės yra būtinos kaip nuoseklios ir suderintos sistemos dalis, kuri yra nepakeičiama siekiant bendro Sąjungos tikslo sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį;
- (8) siekiant iki 2030 m. bent 55 proc. sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m., būtina sugriežtinti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/631⁶ nustatytus mažinimo reikalavimus lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms. Taip pat reikia nustatyti aiškų tolesnio išmetamųjų teršalų mažinimo po 2030 m. planą, prisidedant prie to, kad iki 2050 m. būtų įgyvendintas poveikio klimatui neutralumo tikslas. Jeigu nebus imtasi plataus užmojo veiksmų, kad būtų sumažintas kelių transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, išmetamų teršalų kiekis turės būti labiau mažinamas kituose sektoriuose, įskaitant tuos, kuriuose priklausomybę nuo iškastinio kuro mažinti sudėtingiau;

⁵ 2021 m. [...] Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) [.../...], kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralizavimo sistema ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas), [OL L, .../... ..].

⁶ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

- (9) griežtesni išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimai turėtų paskatinti Sąjungos rinkoje vis daugiau naudoti netaršias transporto priemones, tuo pačiu teikiant naudą vartotojams ir piliečiams oro kokybės ir energijos taupymo atžvilgiu, taip pat užtikrinant tolesnes automobilių pramonės vertės grandinės inovacijas. Šiomis pasaulinėmis aplinkybėmis ES automobilių pramonės vertės grandinei taip pat tenka vienas svarbiausių vaidmenų vykdant visuotinį perėjimą prie netaršaus judumo. Griežtesnės išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos siekiant jomis nustatytų viso parko tikslų yra technologijų atžvilgiu neutralios. Įvairios technologijos yra ir išliks prieinamos siekiant viso parko nulinio išmetamų teršalų kiekio tikslo. Netaršios transporto priemonės šiuo metu apima baterines elektra varomas transporto priemones, kuro elementais ir kitas vandeniliu varomas transporto priemones, o technologinės inovacijos vykdomos toliau. Netaršios ir mažataršės transporto priemonės, įskaitant didelio našumo prie elektros tinklo jungiamus hibridinius elektrinius automobilius, gali ir toliau vaidinti svarbų vaidmenį pertvarkos kelyje;
- (10) atsižvelgiant į tai, nuo 2030 m. turėtų būti nustatytos naujos, griežtesnės išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos naujiems lengviesiems automobiliams ir naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms. Šios normos turėtų būti nustatytos tokio lygio, kuris tvirtai paskatintų Sąjungos rinkoje greičiau pradėti naudoti netaršias transporto priemones ir jomis ekonomiškai efektyviai būtų skatinamos netaršių technologijų inovacijos;
- (11) kartu su peržiūretomis išmetamo CO₂ normomis turėtų būti pristatoma ir Europos strategija, pagal kurią būtų sprendžiamos su netaršių transporto priemonių ir susijusių technologijų gamybos veiklos plėtra susijusios problemos, taip pat poreikis kelti sektoriaus darbuotojų kvalifikaciją ir juos perkvalifikuoti bei pertvarkyti jų veiklą. Prireikus finansinė parama turėtų būti svarstoma ES ir valstybių narių lygmeniu, siekiant pritraukti privačias investicijas, įskaitant per „Europos socialinį fondą +“, Teisingos pertvarkos fondą, Inovacijų fondą, Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę ir kitas daugiametės finansinės programos priemones ir priemonę „Next Generation EU“, laikantis valstybės pagalbos taisyklių. Peržiūretos valstybės pagalbos aplinkosaugos ir energetikos srityje taisyklės suteiks valstybėms narėms galimybę remti verslą, siekiantį mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro savo gamybos procesuose ir pritaikyti ekologiškesnes technologijas pagal naująją pramonės strategiją;

(12) atnaujintoje Naujojoje pramonės strategijoje⁷ numatoma, kad bendradarbiaujant su pramonės atstovais, valdžios institucijomis, socialiniais partneriais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais bus bendrai kuriami žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos planai. Atsižvelgiant į tai, turėtų būti sukurtas judumo ekosistemos pertvarkos planas, kuris būtų įgyvendinamas kartu su automobilių pramonės vertės grandinės pertvarka. Šiame plane ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas automobilių pramonės tiekimo grandinėje veikiančioms MVI, konsultacijoms, taip pat ir valstybių narių, su socialiniais partneriais ir turėtų būti remiamasi Europos įgūdžių darbotvarka bei tokiomis jos iniciatyvomis, kaip Įgūdžių paktas, skirtomis sutelkti privataus sektorių ir kitus suinteresuotuosius subjektus, kad jie imtųsi vykdyti Europos darbuotojų perkvalifikavimą ir kvalifikacijos kėlimą atsižvelgdami į žaliąją ir skaitmeninę pertvarką. Taip pat turėtų būti atsižvelgiama į atitinkamus Europos ir nacionalinio lygmens veiksmus ir skatinimo priemones, siekiant padidinti netaršių transporto priemonių įperkumą. Pažanga, padaryta įgyvendinant šį visapusišką judumo ekosistemos pertvarkos planą, turėtų būti stebima kas dvejus metus, kaip vienas iš Komisijos teikiamos pažangos ataskaitos elementų, kurioje, inter alia, apžvelgiama netaršių transporto priemonių naudojimo pažanga, jų kainų pokyčiai, alternatyvių degalų rūšių kūrimas ir infrastruktūros diegimas, kaip reikalaujama pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, novatoriškų technologijų potencialas siekiant klimato atžvilgiu neutralaus judumo, tarptautinis konkurencingumas, investicijos į automobilių pramonės vertės grandinę, darbuotojų kvalifikacijos kėlimas ir perkvalifikavimas, jų veiklos pertvarkymas. Pažangos ataskaita taip pat bus grindžiama dvejų metų pažangos ataskaitomis, kurias valstybės narės teikia pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo. Rengdama pažangos ataskaitą, įskaitant socialinio dialogo rezultatus, Komisija turėtų konsultuotis su socialiniais partneriais. Toliau vyksta automobilių pramonės tiekimo grandinės inovacijos. Dėl novatoriškų technologijų, pavyzdžiui, elektrosintetinių degalų gamybos surenkant CO₂ iš oro, jeigu jos bus toliau vystomos, galėtų atsirasti įperkamu klimato atžvilgiu neutralaus judumo galimybių. Todėl Komisija savo pažangos ataskaitoje turėtų sekti šio sektoriaus inovacijų pažangą;

(13) šie viso ES parko tikslai turi būti papildyti būtinu įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimu, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/94/ES⁸;

⁷ Komisijos komunikatas dėl naujosios 2020 m. pramonės strategijos atnaujinimo Siekiant Europos ekonomikos atsigavimo – stipresnė bendroji rinka“, COM(2021) 350 final.

⁸ 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

- (14) gamintojams turėtų būti užtikrintas pakankamas lankstumas laikui bėgant pritaikyti savo transporto priemonių parkus, kad būtų galima ekonomiškai efektyviai pereiti prie netaršių transporto priemonių, todėl tikslinga normas ir toliau mažinti penkerių metų etapais;
- (15) nuo 2030 m. pradėjus taikyti griežtesnius viso ES parko tikslus, gamintojai Sąjungos rinkai turės pateikti daug daugiau netaršių transporto priemonių. Atsižvelgiant į tai, netaršių ir mažataršių transporto priemonių (toliau – NMTP) naudojimo skatinimo sistema nebeatitiks savo pradinio tikslo ir galėtų kenkti Reglamento (ES) 2019/631 veiksmingumui. Todėl NMTP naudojimo skatinimo sistema turėtų būti panaikinta nuo 2030 m. Iki šios datos, taigi ir visą šį dešimtmetį, NMTP skatinimo sistema ir toliau bus skatinamas transporto priemonių, kurių išmetamųjų teršalų kiekis yra nuo nulio iki 50 g CO₂/km, naudojimas, įskaitant baterines elektra varomas transporto priemones, elektrines transporto priemones su kuro elementais, kuriuose naudojamas vandenilis, ir didelio našumo prie elektros tinklo jungiamas hibridines elektrines transporto priemones. Po šios datos prie elektros tinklo jungiami hibridiniai elektriniai automobiliai ir toliau bus įskaičiuojami į viso parko tikslus, kuriuos turės įgyvendinti transporto priemonių gamintojai;
- (16) išmetamo CO₂ kiekio normų įgyvendinimas yra glaudžiai susijęs su tipo patvirtinimo teisės aktais. 2020 m. rugsėjo 1 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/858⁹ panaikinus ir pakeitus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/46/EB¹⁰, tikslinga, siekiant užtikrinti tolesnį dviejų priemonių rinkinių nuoseklumą, toliau derinti apibrėžtis ir atnaujinti Reglamento (ES) 2019/631 nuorodas į tipo patvirtinimo pagrindų teisės aktus;

⁹ 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

¹⁰ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

- (17) išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo pastangos, kurių reikia norint pasiekti viso ES parko tikslus, paskirstomos tarp gamintojų, naudojant ribinių verčių kreivę, kuri grindžiama vidutine ES naujų transporto priemonių parko ir gamintojo naujų transporto priemonių parko mase. Nors ir tikslinga išlaikyti šią sistemą, būtina užkirsti kelią tam, kad nustačius griežtesnes viso ES parko normas, gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma taptų neigiama. Dėl šios priežasties būtina paaiškinti, kad jeigu gaunamas toks rezultatas, savitoji teršalų išmetimo norma turėtų būti 0 g CO₂/km.
- (18) siekiant užtikrinti teisingą mažinimo pastangų paskirstymą, dvi mažesnių ir didesnių lengvųjų komercinių transporto priemonių ribinių verčių kreivės turėtų būti pakoreguotos taip, kad atspindėtų griežtesnes CO₂ kiekio mažinimo normas;
- (19) vertės, kurios naudojamos apskaičiuojant savitąsias teršalų išmetimo normas ir gamintojo vidutinį savitąjį išmetamųjų teršalų kiekį, grindžiamos tipo patvirtinimo dokumentuose ir atitinkamų transporto priemonių atitikties sertifikatuose užfiksuotais duomenimis. Siekiant užtikrinti išmetamo CO₂ normų veiksmingumą, labai svarbu, kad šiems tikslams naudojami duomenys būtų teisingi. Jeigu vis dėlto nustatomos duomenų klaidos, pagal tipo patvirtinimo teisės aktus gali būti negalima ištaisyti jau išduotų tipo patvirtinimo dokumentų arba atitikties liudijimų, jeigu jų galiojimo laikas pasibaigęs. Tokiais atvejais Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai prašyti, kad atitinkamos tipo patvirtinimo institucijos arba, kai taikoma, gamintojai pateiktų taisymų ataskaitą, kuria vadovaujantis būtų galima ištaisyti vertes, naudojamas vertinant, kaip gamintojams sekasi laikytis normų;
- (20) M2 (autobusų) ir N2 (vidutinio dydžio sunkvežimių) kategorijų transporto priemonių duomenų teikimas patenka į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/956¹¹ taikymo sritį, todėl šį reikalavimą tikslinga išbraukti iš Reglamento (ES) 2019/631;

¹¹ 2018 m. birželio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/956 dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų duomenų stebėsenos ir teikimo (OL L 173, 2018 7 9, p. 1).

- (21) atsižvelgiant į padidintus bendruosius išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslus ir siekiant išvengti galimo rinkos iškraipymo, visiems Sąjungos rinkoje veikiančioms gamintojams taikomi mažinimo reikalavimai turėtų būti suderinti, išskyrus tuos, kurie taikomi gamintojams, kurie užregistruoja mažiau nei 1 000 naujų transporto priemonių per kalendorinius metus. Todėl nuo 2030 m. bus panaikinta galimybė gamintojams, kurie užregistruoja 1 000–10 000 lengvųjų automobilių arba 1 000–22 000 lengvųjų krovininių automobilių per kalendorinius metus taikyti nukrypti nuo savitosios teršalų išmetimo normos leidžiančią nuostatą;
- (22) siekiant užtikrinti teisinį aiškumą ir nuoseklumą su dabartine praktika, tikslinga paaiškinti, kad M0 ir TM0 vertės turėtų būti koreguojamos keičiant Reglamento (ES) 2019/631 I priedą, o ne numatyti aktą, kuriuo būtų papildomas tas reglamentas;
- (23) pagal Reglamentą (ES) 2019/631 padaryta pažanga įgyvendinant nuo 2030 m. nustatytus mažinimo tikslus, turėtų būti peržiūrėta 2026 m. Atliekant šią peržiūrą reikėtų atsižvelgti į visus dvejų metinių ataskaitų aspektus.
- (24) buvo įvertinta galimybė skirti pajamas, gautas iš mokesčių už viršytą taršos normą, konkrečiam fondui arba atitinkamai programai pagal Reglamento (ES) 2019/631 15 straipsnio 5 dalį, ir padaryta išvada, kad tai gerokai padidintų administracinę naštą ir nebūtų tiesiogiai naudinga automobilių sektoriaus pertvarkai. Todėl pajamos, gautos iš mokesčių už viršytą taršos normą, ir toliau turi būti laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto pajamomis pagal Reglamento (ES) 2019/631 8 straipsnio 4 dalį;

(25) siekiant užtikrinti, kad gamintojų, kurie yra atsakingi už daugiapakopių lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, savitosios teršalų išmetimo normos apskaičiavimas būtų pakoreguotas, atsižvelgiant į tokių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir masės nustatymo tvarkos pakeitimus, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kad prireikus ji galėtų iš dalies keisti Reglamento (ES) 2019/631 I priedo B dalyje nurodytas skaičiavimo formules. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d.

Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(26) todėl Reglamentas (ES) 2019/631 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (ES) 2019/631 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 5 dalis iš dalies keičiama taip:

- i) a punkte skaičius „37,5 proc.“ pakeičiamas į „55 proc.“;
- ii) b punkte skaičius „31 proc.“ pakeičiamas į „50 proc.“;

b) įterpiama 5a dalis:

„5a. Nuo 2035 m. sausio 1 d. nustatomi šie viso ES parko tikslai:

- a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 100 proc. mažesnis už 2021 m. tikslą, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.3 punktą;
- b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 100 proc. mažesnis už 2021 m. tikslą, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.3 punktą.“;

- c) 6 dalyje tekstas „Nuo 2025 m. sausio 1 d.“ pakeičiamas tekstu „Nuo 2025 m. sausio 1 d. iki 2029 m. gruodžio 31 d.“;
 - d) 7 dalis išbraukiama;
- 2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:
 - a) a punkte nuoroda „Direktyvos 2007/46/EB II priede“ pakeičiama į „Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktyje“,
 - b) b punktas pakeičiamas taip:

„b) Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktyje apibrėžtoms N₁ kategorijos transporto priemonėms, kurios patenka į Reglamento (EB) Nr. 715/2007 taikymo sritį (lengvosios komercinės transporto priemonės) ir kurios Sąjungoje registruojamos pirmą kartą ir anksčiau nebuvo užregistruotos už Sąjungos ribų (naujomis lengvosiomis komercinėms transporto priemonėms); Nuo 2025 m. sausio 1 d. netaršios N kategorijos transporto priemonės, kurių etaloninė masė viršija atitinkamai 2 610 kg arba 2 840 kg, šiame reglamente ir nedarant poveikio Reglamentui (ES) 2018/858 bei Reglamentui (EB) Nr. 715/2007, laikomos lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis, kurioms taikomas šis reglamentas, jei etaloninė masė viršijama tik dėl energijos kaupimo sistemos masės.“;
 - b) 3 dalyje nuoroda „Direktyvos 2007/46/EB II priedo A dalies 5 punkte“ pakeičiama į „Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 5 punkte“;
- 3) 3 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:
- a) įžanginis sakinyss pakeičiamas taip:

„Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos Reglamente (ES) 2018/858. Taip pat taikomos šios terminų apibrėžtys:“;
 - b) b–g punktai ir i ir n punktai išbraukiami;
- 4) 4 straipsnio 1 dalis papildoma šia pastraipa:
- „Taikant c punktą, jeigu pagal I priedo A dalies 6.3 punktą arba I priedo B dalies 6.3 punktą nustatytos savitosios teršalų išmetimo normos reikšmė yra neigiama, savitoji teršalų išmetimo norma yra 0 g/km.“;

- 5) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) įterpiama 6a dalis:
- „6a. Jeigu Komisija nustato, kad preliminarūs duomenys, kuriuos valstybės narės pateikė pagal 2 dalį, arba duomenys, apie kuriuos gamintojai pranešė pagal 5 dalį, yra pagrįsti klaidingais tipo patvirtinimo dokumentuose arba atitikties liudijimuose pateiktais duomenimis, Komisija praneša tipo patvirtinimo institucijai arba, kai taikoma, gamintojui ir paprašo, kad tipo patvirtinimo institucija arba, kai taikoma, gamintojas pateiktų taisymų ataskaitą, kurioje būtų nurodyti pataisyti duomenys. Taisymų ataskaita perduodama Komisijai, o pagal pataisytus duomenis patikslinami preliminarūs skaičiavimai pagal 4 dalį.“;
- b) 11 dalis išbraukiama;
- 6) 10 straipsnio 2 dalies pirmas sakinytis pakeičiamas taip:
- „Pagal 1 dalį prašoma nukrypti nuo savitosios teršalų išmetimo normos išimtis gali būti taikoma iki 2029 m. kalendorinių metų imtinai.“;
- 7) 13 straipsnio 3 dalis papildoma šiuo antruoju sakiniu:
- „Jeigu pagal Reglamentą (ES) 2018/858 tipo patvirtinimo dokumentuose pateiktų duomenų negalima ištaisyti, atsakinga tipo patvirtinimo institucija kartu su ištaisytais duomenimis pateikia taisymų ataskaitą ir perduoda ją Komisijai ir suinteresuotoms šalims.“;
- 8) 14 straipsnio 2 dalyje tekstas „šis reglamentas papildomas nustatant šio straipsnio 1 dalyje nurodytas priemones.“ pakeičiamas tekstu „iš dalies keičiamas I priedas, kaip nurodyta 1 dalyje.“;
- 9) pridedamas 14a straipsnis:

„14a straipsnis

Pažangos ataskaita

Iki 2025 m. gruodžio 31 d., o vėliau – kas dvejus metus Komisija teikia pažangos siekiant netaršaus judumo keliuose ataskaitas. Ataskaitoje visų pirma stebimas ir įvertinamas poreikis imtis papildomų priemonių, kuriomis gali būti palengvinta pertvarka, įskaitant finansines priemones.

Teikdama ataskaitas Komisija atsižvelgia į visus veiksnius, kurie prisideda prie ekonomiškai efektyvios pažangos siekiant poveikio klimatui neutralumo iki 2050 m. Tai apima:

- netaršių ir mažataršių transporto priemonių, visų pirma, lengvųjų komercinių transporto priemonių segmente, naudojimą, transporto priemonių energijos vartojimo efektyvumo didinimą, pažangą siekiant įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimo tikslų, kaip reikalaujama pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, ir valstybių narių naudotų automobilių rinkos analizę;
- galimą inovacijų technologijų ir tvarių alternatyvių degalų indėlį siekiant klimato atžvilgiu neutralaus judumo; poveikį vartotojams, įskaitant poveikį elektros kainoms, visų pirma mažas ir vidutines pajamas gaunantiems namų ūkiams, socialinio dialogo eigą, automobilių pramonės darbo jėgos perkvalifikavimo ir kvalifikacijos kėlimo rėmimo priemonių veiksmingumą, taip pat aspektus, kuriais dar labiau palengvinamas ekonomiškai perspektyvus ir socialiai teisingas perėjimas prie netaršaus judumo keliuose;
- šio iš dalies keičiančio reglamento poveikį valstybėms narėms siekiant tikslų pagal Reglamentą ES/xxxx/xxxx [iš dalies pakeistą Reglamentą dėl pastangų pasidalijimo] ir įgyvendinant kokybės standartus pagal Direktyvą 2008/50/EB;
- poreikį imtis bet kokių papildomų priemonių, įskaitant priemones ES lygmeniu, kurios galėtų padėti valstybėms narėms pereiti prie netaršių lengvųjų transporto priemonių.;

10) 15 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. 2028 m. Komisija, remdamasi kas dvejus metus teikiamomis ataskaitomis, atlieka šio reglamento veiksmingumo ir poveikio peržiūrą ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia peržiūros rezultatų ataskaitą.

Prireikus prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas iš dalies pakeisti šį reglamentą.“

b) 2–5 dalys išbraukiamos;

c) pridedama 9 dalis:

„9. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 17 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais gali būti iš dalies keičiamos I priedo B dalyje nurodytos formulės, kai tokie pakeitimai yra būtini siekiant atsižvelgti į III priedo A dalyje aprašytoms pakopinio patvirtinimo N1 kategorijos transporto priemonėms taikomą procedūrą.“;

- 11) 17 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) 2 dalyje tekstas „15 straipsnio 8 dalyje“ pakeičiamas tekstu „15 straipsnio 8 ir 9 dalyse“;
 - b) 3 dalyje tekstas „15 straipsnio 8 dalyje“ pakeičiamas tekstu „15 straipsnio 8 ir 9 dalyse“;
 - c) 6 dalyje tekstas „15 straipsnio 8 dalyje“ pakeičiamas tekstu „15 straipsnio 8 ir 9 dalyse“;
- 12) I priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

Tarybos vardu

Pirmininkas

I priedas iš dalies keičiamas taip:

1) A dalis iš dalies keičiama taip:

a) 6.1 punkto antraštė pakeičiama taip:

„Viso ES parko tikslai nuo 2025 m.“;

b) 6.1.2 punkto antraštė pakeičiama taip:

„Viso ES parko tikslas 2030–2034 m.“;

c) pridedamas 6.1.3 punktas:

„6.1.3. Viso ES parko tikslas nuo 2035 m.

Viso ES parko tikslas₂₀₃₅ = viso ES parko tikslas₂₀₂₁ · (1–mažinimo koeficientas₂₀₃₅)

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ – kaip apibrėžta 6.0 punkte;

Mažinimo koeficientas₂₀₃₅ – kaip apibrėžta 1 straipsnio 5a dalies a punkte.“;

d) 6.2 punkto antraštė pakeičiama taip:

„Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos“;

e) 6.2.2 punktas išbraukiamas;

f) 6.3 punktas pakeičiamas taip:

„6.3. Savitosios teršalų išmetimo normos nuo 2025 m.

6.3.1. Savitosios teršalų išmetimo normos 2025–2029 m.:

Savitoji teršalų išmetimo norma = atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma · NMTP

koeficientas

Čia:

atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – atskaitos savitoji CO₂ išmetimo norma,
nustatyta pagal 6.2.1 punktą;

NMTP koeficientas – (1 + y – x), išskyrus atvejus, kai ši suma didesnė už 1,05 arba mažesnė už 1,0 – tuomet NMTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba 1,0;

Čia:

y – netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis gamintojo naujų lengvųjų automobilių parke, apskaičiuojama bendrą naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičių, kurį nustatant kiekviena iš jų skaičiuojama kaip $NMTP_{savitasis}$ pagal toliau pateiktą formulę, padalijus iš bendro atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičiaus:

$$NMTP_{savitasis} = 1 - \left(\frac{\text{Savitasis išmetamo CO}_2 \text{ kiekis} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Naujų lengvųjų automobilių, užregistruotų valstybėse narėse, kurių parke netaršios ir mažataršės transporto priemonės 2017 m. sudarė mažiau nei 60 proc. Sąjungos vidurkio ir kuriose 2017 m.* buvo užregistruota mažiau nei 1 000 naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių, $NMTP_{savitasis}$ iki 2029 m. imtinai apskaičiuojamas pagal šią formulę:

$$NMTP_{savitasis} = \left(1 - \left(\frac{\text{Savitasis išmetamo CO}_2 \text{ kiekis} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Tais atvejais, kai netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis valstybės narės naujų lengvųjų automobilių, užregistruotų nuo 2025 m. iki 2028 m., parke viršija 5 proc., ta valstybė narė negali pasinaudoti galimybe vėlesniais metais taikyti 1,85 daugiklį;

x – 15 proc. 2025–2029 m.

6.3.2. Savitosios teršalų išmetimo normos 2030–2034 m.

Savitoji teršalų išmetimo norma = Viso ES parko tikslas₂₀₃₀₊ a_{2030} · (TM-TM₀)

Čia:

Viso ES parko tikslas a_{2030} – nustatytas pagal 6.1.2 punktą;

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2030}}{\text{vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}}$$

Čia:

a_{2021} – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

vidutinis išmetamų teršalų kiekis $_{2021}$ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM₀ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

6.3.3 Savitosios teršalų išmetimo normos nuo 2035 m.

Savitoji teršalų išmetimo norma = viso ES parko tikslas $_{2035+}$ $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

Čia:

Viso ES parko tikslas a_{2035} – nustatytas pagal 6.1.3 punktą;

$$a_{2035} = \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2035}}{\text{vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}}$$

Čia:

a_{2021} – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

vidutinis išmetamų teršalų kiekis $_{2021}$ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM₀ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

* Netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis valstybės narės naujų lengvųjų automobilių parke 2017 m. apskaičiuojama bendrą 2017 m. užregistruotų naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičių dalijant iš bendro tais pačiais metais užregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičiaus.“;

2) B dalis iš dalies keičiama taip:

a) 6.1 punkto antraštė pakeičiama taip:

„Viso ES parko tikslai nuo 2025 m.“;

b) 6.1.2 punkto antraštė pakeičiama taip:

„Viso ES parko tikslai 2030–2034 m.“;

c) pridedamas 6.1.3 punktas:

„6.1.3. Viso ES parko tikslai nuo 2035 m.

Viso ES parko tikslas₂₀₃₅ = viso ES parko tikslas₂₀₂₁ · (1 – mažinimo koeficientas₂₀₃₅)

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ – kaip apibrėžta 6.0 punkte;

Mažinimo koeficientas₂₀₃₅ – kaip apibrėžta 1 straipsnio 5a dalies b punkte.“;

d) 6.2.2 punktas pakeičiamas taip:

„6.2.2. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos 2030–2034 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = viso ES parko tikslas₂₀₃₀ + α · (TM – TM₀)

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₃₀ – nustatytas pagal 6.1.3 punktą;

α – $a_{2030,L}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM₀, ir $a_{2030,H}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM₀;

Čia:

$a_{2030,L} = \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2030}}{\text{vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}}$

$a_{2030,H} = \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2030}}{\text{viso ES parko tikslas}_{2025}}$

vidutinis išmetamų teršalų kiekis₂₀₂₁ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM₀ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.“;

e) pridedamas 6.2.3 punktas:

„6.2.3. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos nuo 2035 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = viso ES parko tikslas₂₀₃₅ + α · (TM – TM₀)

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₃₅ – nustatytas pagal 6.1.3 punktą;

α – $a_{2035,L}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM_0 , ir $a_{2035,H}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM_0 ;

Čia:

$a_{2035,L} = \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2035}}{\text{vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}}$

$a_{2035,H} = \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2035}}{\text{viso ES parko tikslas}_{2025}}$

vidutinis išmetamų teršalų kiekis₂₀₂₁ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM_0 – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

f) 6.3.2 punktas pakeičiamas taip:

„6.3.2. Savitosios teršalų išmetimo normos 2030–2034 m.

Savitoji teršalų išmetimo norma = atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – ($\emptyset_{\text{tikslų}}$ – viso ES parko tikslas₂₀₃₀)

Čia:

atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – gamintojo atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 6.2.2 punktą;

$\emptyset_{\text{tikslai}}$ – visų gamintojų pagal 6.2.2 punktą nustatytų atskaitos savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių;

Viso ES parko tikslas₂₀₃₀ – kaip apibrėžta 6.1.2 punkte.“;

g) pridedamas 6.3.3 punktas:

„6.3.3. Savitoji teršalų išmetimo norma nuo 2035 m.

Savitoji teršalų išmetimo norma = atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – ($\emptyset_{\text{tikslų}}$ – viso ES parko tikslas₂₀₃₅)

Čia:

atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – gamintojo atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 6.2.3 punktą;

Øtikslai

– visų gamintojų pagal 6.2.3 punktą nustatytų atskaitos savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių;

Viso ES parko tikslas 2035

– kaip apibrėžta 6.1.3 punkte.“
