



Briuselis, 2018 m. spalio 1 d.
(OR. en)

12627/18

Tarpinstitucinė byla:
2017/0293(COD)

CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563

PRANEŠIMAS

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato
kam: Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 12303/18

Komisijos dok. Nr.: 14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 (nauja redakcija)

– Bendras požiūris

I. IVADAS

1. 2017 m. lapkričio 8 d. Komisija pateikė pasiūlymą dėl reglamento, kuriuo nustatomos naujos išmetamo CO₂ kiekio normos lengviesiems automobiliams ir furgonams. Pasiūlymo tikslas yra, *inter alia*, prisidėti, kad būtų pasiektas Europos Vadovų Tarybos nustatytas tikslas sektoriuose, kuriuose netaikoma apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, išmetamų teršalų kiekį sumažinti 30 proc., tai išreiškiant nacionaliniais tikslais Pastangų pasidalijimo reglamente, ir kad būtų pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslai.

2. Šiuo tikslu Komisija siūlo nustatyti visoje ES taikytinus išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslus naujų lengvųjų automobilių ir furgonų atžvilgiu nuo 2025 m. iki 2029 m. ir nuo 2030 m., palyginti su ankstesniais teisės aktais nustatytais 2021 m. tikslais (15 proc. – nuo 2025 m. iki 2029 m. tiek automobilių, tiek furgonų atžvilgiu ir 30 proc. – nuo 2030 m. tiek automobilių, tiek furgonų atžvilgiu).

Pasiūlyme ir toliau kaip vienas iš parametru, skirtų kiekvieno gamintojo savitoms teršalų išmetimo normoms apskaičiuoti, taikoma jo parke esančių transporto priemonių masė.

3. Siekiant, kad būtų toliau diegiamos mažataršės ir netaršios transporto priemonės (MNTP), į Komisijos pasiūlymą įtrauktas mechanizmas, kuriuo nuo 2025 m. gamintojai bus skatinami pateikti rinkai daugiau tokių transporto priemonių. Gamintojui, kurio atveju mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalis viršys tam tikrus lyginamuosius rodiklius, bus nustatytos ne tokios griežtos išmetamo CO₂ kiekio normos. Nuo 2025 m. iki 2029 m. siūlomas lyginamasis rodiklis yra 15 proc., o nuo 2030 m. – 30 proc.
4. Europos Parlamente pranešėja dėl šio pasiūlymo Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto (ENVI komiteto) vardu paskirta Miriam DALLI (S&D, MT). ENVI komitetas savo pranešimą priėmė 2018 m. rugsėjo 10 d. Dėl pasiūlymo turėtų būti balsuojama 2018 m. spalio 3 d. plenariniame posėdyje.
5. Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę pateikė 2018 m. vasario 14 d. Regionų komitetas nusprendė nuomonės neteikti.
6. 2018 m. birželio 25 d. Taryboje (aplinka) įvyko politiniai debatai dėl pasiūlymo.
7. 2018 m. rugsėjo 26 d. posėdyje Nuolatinių atstovų komitetas išnagrinėjo pasiūlymą remdamasis pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniu tekstu¹. Visos delegacijos pabrėžė, kad svarbu skubiai pasiekti susitarimą dėl šio dokumento, ir išreiškė paramą pirmininkaujančios valstybės narės pastangoms susitarti dėl bendro požiūrio 2018 m. spalio 9 d. Tarybos (aplinka) posėdyje.

¹ Dok. 12303/18.

8. Remdamasi šiomis diskusijomis pirmininkaujanti valstybė narė padarė išvadą, kad likę neišspręsti klausimai, susiję su užmojo mastu, turės būti išspręsti politiniu lygmeniu, ir nusprendė nekeisti pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinio teksto.

II. DABARTINĖ PADĖTIS

9. Per visas diskusijas dėl pasiūlymo pagrindinis dalykas, dėl kurio nesutarė valstybės narės, buvo pasiūlymo užmojo mastas, t. y. 2025 m. ir 2030 m. tikslai ir MNTP paskatų mechanizmas. Delegacijų požiūriai labai skiriasi – pradedant tuo, kad Komisijos pasiūlymo užmojis yra pernelyg didelis, ir baigiant tuo, kad pasiūlymo užmojis yra nepakankamas, ypač kiek tai susiję su 2030 m. tikslu.
10. Delegacijos iš esmės pripažino, kad siekiant klimato srities tikslų būtina, be kita ko, mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro, ir todėl diskusijose daugiausia dėmesio buvo skirta perėjimo spartai ir poveikiui, *inter alia*, konkurencingumui, darbo vietoms ir vartotojams, taip pat tam, kaip tai skirtingai paveiktų kiekvieną valstybę narę.
11. Kelios delegacijos teigė, kad joms svarbus klausimas yra dėl pasiūlymo galimas „anglies dioksido nutekėjimas ES viduje“ transporto sektoriuje, nes į mažas pajamas gaunančias valstybes nars būtų importuojama daugiau naudotų transporto priemonių iš didelės pajamas gaunančių valstybių narių, nors šios delegacijos ir pripažino, kad šiuo reglamentu negalima šio klausimo išspręsti iš esmės.
12. Atsižvelgdama į šį kontekstą ir siekdama, kad diskusijos būtų sutelktos ir būtų imta derinti pozicijas, pirmininkaujanti valstybė narė pateikė kompromisinį tekstą, kuriame 2030 m. tikslas lengvųjų automobilių atžvilgiu padidintas iki 35 %, kartu atkreipdama dėmesį į tai, kad dėl šio skaičiaus turėtų būti toliau diskutuojama. Be to, 2024 m. Komisijai atliekant peržiūrą turėtų būti apsvarstyta galimybė po 2030 m. toliau mažinti išmetamą teršalų kiekį atsižvelgiant į Paryžiaus susitarimo tikslus ir galbūt turėtų būti pasiūlyti tikslai nuo 2040 m.
- Kita vertus, buvo pasiūlyta MNTP paskatų mechanizme nustatyti palankesnę koeficientą, susijusį su prie elektros tinklo jungiamais hibridiniais automobiliais, nors lengviesiems automobiliams 2030 m. MNTP lyginamasis rodiklis padidinamas iki 35 %, taip atitinkant 2030 m. didesnio masto užmojį. Tokiu būdu pasiūlymu būtų gamintojams būtų sudarytos palankesnės sąlygos pasiekti 2025 m. tikslą.

Be to, kompromisiniame tekste sprendžiamas naudotų automobilių klausimas ir keli kiti nagrinėti klausimai, visų pirma dėl priemonių, susijusių su perėjimu nuo NEDC prie WLTP verčių, kuriomis siekiama užtikrinti, kad gamintojų pateiktos išmetamo CO₂ kiekio vertės būtų patikimos ir atitiktų tikrovę.

13. Po diskusijų dėl pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinio teksto delegacijos, nors ir teigiamai vertindamos pirmininkaujančios valstybės narės pastangas, šiame etape iš esmės tebesilaiko savo pradinių pozicijų dėl užmojo masto. Didžiajai daugumai delegacijų dabartinis tekstas nėra priimtinas, nors kai kurios delegacijos pripažįsta, kad šis tekstas yra žingsnis reikiama linkme:

- Daugelis delegacijų visą laiką pageidavo padidinti užmojo mastą, visų pirma teigdamos, kad tai bus būtina atsižvelgiant į Pastangų pasidalijimo reglamente nustatytus nacionalinius tikslus bei Paryžiaus susitarimo tikslus ir taip bus užtikrinta, kad sektorius išliktų novatoriškas ir konkurencingas taip pat ir ilgesniu laikotarpiu. Jos, nors ir pripažindamos, kad tam tikrais teksto elementais siekiama padidinti užmojo mastą, mano, kad pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinio teksto užmojis yra nepakankamas. Šioje grupėje dėl atskirų aspektų laikomasi skirtingų pozicijų. Kai kurios delegacijos pageidauja padidinti ties 2025 m., ties 2030 m. tikslus, kitos – tik 2030 m. tikslą. Pozicijos dėl 2025 m. ir 2030 m. tikslų masto skiriasi; kai kurios delegacijos nėra apsisprendusios dėl tikslų skaičių. Kai kurios pritaria lengvųjų automobilių ir furgonų diferencijavimui, be kita ko, Komisijos pasiūlymo dėl furgonų išlaikymui, o kitos pirmenybę teikia tam, kad automobiliams ir furgonams būtų taikomos tos pačios normos. Kelios delegacijos pageidauja sustiprinti MNTP paskatų mechanizmą – dar labiau sugriežtinti MNTP lyginamuosius rodiklius ir papildyti jį „malus“ (dėl MNTP lyginamųjų rodiklių nesilaikymo bus nustatytos griežtesnės išmetamo CO₂ kiekio normos) arba taikant mechanizmą teikti pirmenybę netaršioms transporto priemonėms. Tačiau kelios delegacijos nurodo, kad jeigu normos būtų pakankamai griežtos, jos galėtų lanksčiai žiūrėti į šiuos reikalavimus. Kitas delegacijas, atrodo, daugmaž tenkina Komisijos pasiūlymas arba jos yra nurodžiusios, kad jeigu normos yra pakankamai griežtos, šis mechanizmas apskritai gali būti nereikalingas.

- Kelios delegacijos, priešingai, visą laiką ragino nustatyti didelio užmojo, tačiau realistiškus ir pasiekiamus tikslus, atsižvelgiant taip pat ir į kitus aspektus, *inter alia*, darbo vietas, konkurencingumą ir vartotojų sąnaudas. Jos mano, kad pirmininkaujančios valstybės narės tekste siekiama pernelyg didelių tikslų, nes Komisijos pasiūlytas užmojo mastas pernelyg didelis arba jos gali pritarti ne daugiau nei Komisijos pasiūlymui. Vis dėlto kai kurios delegacijos pritaria pasiūlymui taikyti palankesnę koeficientą, susijusį su prie elektros tinklo jungiamais hibridiniais automobiliais. Apskritai jos prieštarauja tam, kad MNTP paskatų mechanizmas būtų papildytas „malus“.

14. Be to, kelios delegacijos masės kaip naudingumo parametro klausimą sieja su užmojo mastu ir tebesilaiko nuomonės, kad jį reikia panaikinti; kai kurios tokios nuomonės laikosi tik lengvųjų automobilių atžvilgiu. Kitos prieštarauja jo panaikinimui, pritardamos Komisijos pasiūlymui ir teigdamos, kad masės klausimas veikiau yra susijęs su gamintojų tarpusavio konkurencija.

Kelios delegacijos tebesilaiko savo prašymo tam tikro rinkos segmento gamintojams nukrypti leidžiančios nuostatos galiojimą pratęsti po 2025 m.

15. Be to, buvo iškelti, *inter alia*, šie klausimai:
- Viena delegacija pasiūlė įtraukti išankstinį vertinimą dėl oficialaus prekybos išmetamų teršalų kvotomis tarp transporto priemonių gamintojų rinkos mechanizmo įtraukimo į peržiūros nuostatą.
 - Kelios delegacijos pakartojo, jog svarbu užtikrinti, kad gamintojų teikiami duomenys apie išmetamo CO₂ kiekį atitiktų realius išmetamus kiekius, ir nurodė, kad yra pasirengusios apsvarstyti galimybes siekiant toliau gerinti padėtį.

III. IŠVADA

16. Tarybos prašoma išspręsti likusius neišspręstus klausimus, susijusius su užmojo mastu, ir priimti bendrą požiūrį remiantis šio pranešimo priede pateiktu tekstu.

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

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB)

Nr. 715/2007 (nauja redakcija)²

(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 nuomonę,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

² Komisijos teksto pakeitimai yra pabraukti. Išbrauktas tekstas pažymėtas [...].

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009³ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 510/2011⁴ buvo keletą kartų iš esmės keičiami. Kadangi tuos reglamentus reikia keisti dar kartą, dėl aiškumo jie turėtų būti išdėstyti nauja redakcija;
- (2) šis reglamentas turėtų būti taikomas nuo 2020 m. sausio 1 d., kad naujosios nuostatos po reglamentų (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 išdėstymo nauja redakcija ir panaikinimo būtų pradėtos taikyti nuosekliai ir sklandžiai. Vis dėlto, derėtų tuose reglamentuose nustatytas išmetamo CO₂ normas ir jų pasiekimo būdus taikyti be pakeitimų iki 2024 m.;
- (3) Komisijos komunikato „Europos mažataršio judumo strategija“⁵ tikslas aiškus – iki amžiaus vidurio transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis turi būti bent 60 proc. mažesnis nei 1990 m. ir jo kitimo kreivė turi užtikrintai artėti prie nulio. Mūsų sveikatai kenksmingų transporto išmetamų oro teršalų kiekį reikia labai sumažinti nedelsiant. Po 2020 m. turės būti toliau mažinamas tradicinių degimo variklių išmetamų teršalų kiekis. Turės būti diegiamos mažataršės ir netaršios transporto priemonės ir iki 2030 m. jos turės užimti didelę rinkos dalį;

³ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009, nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį (OL L 140, 2009 6 5, p. 1).

⁴ 2011 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 510/2011, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį (OL L 145, 2011 5 31, p. 1).

⁵ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos mažataršio judumo strategija“ (COM(2016) 501 *final*).

- (4) komunikatuose „Europa kelyje“⁶ ir „Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“⁷ Komisija pabrėžia, kad lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos – stipri inovacijų ir našumo paskata – padės stiprinti automobilių pramonės konkurencingumą ir sukurti technologijų atžvilgiu neutralias sąlygas mažataršėms ir netaršioms transporto priemonėms;
- (5) laikantis 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadų ir pagal Paryžiaus susitarimą nacionaliniu lygmeniu nustatytų įpareigojančių veiksmų, kuriems Aplinkos taryba pritarė savo 2015 m. kovo 6 d. posėdyje, aiški išmetamo CO₂ kiekio mažinimo kryptis šiame reglamente nustatyta siekiant padėti išspręsti uždavinį – Sąjungoje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį iki 2030 m. būtina sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m.;
- (6) 2014 m. spalio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose patvirtinta, kad į Europos Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą neįtrauktuose sektoriuose išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis iki 2030 m. turi būti sumažintas 30 proc., palyginti su 2005 m. Vienas iš didžiausių taršos sektorių yra automobilių kelių transportas, kurio išmetamų teršalų kiekis gerokai didesnis nei 1990 m. Jei automobilių kelių transporto išmetamų teršalų kiekis toliau didės, kituose sektoriuose kovojant su klimato kaita pasiekti teršalų išmetimo mažinimo rezultatų reikšmingumas sumenkės;

⁶ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „EUROPA KELYJE. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekiimo visiems darbotvarkė“ (COM(2017) 283 *final*).

⁷ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“ (COM(2017) 675 *final*).

- (6a) Paryžiaus susitarime, *inter alia*, nustatytas ilgalaikis tikslas, atitinkantis siekį užtikrinti, kad vidutinės pasaulio temperatūros didėjimas būtų gerokai mažesnis nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau siekti, kad temperatūros didėjimas neviršytų 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Kad šis tikslas būtų pasiektas, po 2030 m. reikės taip pat toliau mažinti lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį;
- (7) 2014 m. spalio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose pabrėžiama, kad išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir riziką, susijusią su priklausomybe nuo iškastinio kuro, transporto sektoriuje svarbu mažinti visapusiškais ir technologiškai neutraliais metodais, kuriais transporto sektoriuje mažesnis teršalų išmetimas ir našesnis energijos vartojimas, elektra varomų transporto priemonių naudojimas ir atsinaujinančių išteklių energijos vartojimas būtų skatinami ir po 2020 m.;
- (8) energijos vartojimo našumo reikalavimai vartojimo nuosaikumui užtikrinti yra vienas iš penkių tarpusavio poveikį stiprinančių ir glaudžiai susijusių metodų, [...] nurodytu Komisijos komunikate dėl Energetikos sąjungos strategijos⁸ [...], siekiant energiją vartotojams Sąjungoje tiekti saugiai, darniai, konkurencingai ir įperkama kaina. [...] Komunikate teigiama, kad energijos vartojimo našumas turi būti didinamas visuose ūkio sektoriuose, tačiau ypač didelių galimybių energiją vartoti našiau yra transporto sektoriuje, o jomis naudotis galima, be kita ko, iki 2030 m. labiau griežtinant lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normas;

⁸ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui, Regionų komitetui ir Europos investicijų bankui „Atsparios energetikos sąjungos ir perspektyvios klimato kaitos politikos pagrindų strategija“ (COM(2015) 80 final).

- (9) 2015 m. įvertinus reglamentus (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011, padaryta išvada, kad abu reglamentai aktualūs, iš esmės nuoseklūs, juos taikant gerokai sumažintas išmetamų teršalų kiekis, o patys reglamentai ekonomiškai efektyvesni, nei iš pradžių tikėtasi. Sąjungai jie davė daug papildomos naudos, kurios tiek nebūtų davusios nacionalinės priemonės;
- (10) todėl dera tų reglamentų tikslų siekti nustačius naujus Europos Sąjungos lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo iki 2030 m. tikslus. Nustatant mažinimo rodiklius reikia atsižvelgti į tai, kiek veiksmingai jie padės iki 2030 m. ekonomiškai efektyviai mažinti išmetamų teršalų kiekį sektoriuose, kuriems taikomas Pastangų pasidalijimo reglamentas [.../...], taip pat į susidarysiančias visuomenės, gamintojų ir transporto priemonių naudotojų sąnaudas ir gausimą ekonomiką, į tų rodiklių tiesioginę ir netiesioginę įtaką darbo vietoms, konkurencingumui bei inovacijoms ir į gretutinę naudą, pavyzdžiui, mažesnę oro taršą ir energetinį saugumą; [Atsižvelgiant į tai, kad lengvieji automobiliai, palyginti su lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis, sudaro gerokai didesnę rinkos dalį ir todėl bendras jų išmetamo CO₂ kiekis yra gerokai didesnis, laikoma, kad yra tinkama laikytis diferencijuoto požiūrio į lengvuosius automobilius ir lengvasias komercines transporto priemones.]

- (11) įgyvendinant Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007⁹, be kita ko, 2017 m. įsigaliojo Reglamente (ES) 2017/1151¹⁰ nustatyta nauja bandymo, kuriuo matuojamas lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis ir degalų sąnaudos, procedūra (kitai – pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra). Pagal šią [...] procedūrą [...] išmatuotos išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertės labiau atitinka tikrąsias sąlygas. Todėl naujosios CO₂ išmetimo normos turėtų būti grindžiamos išmetamo CO₂ kiekio vertėmis, gautomis remiantis ta bandymo procedūra. Tačiau atitiktį nustatytiems rodikliams remiantis CO₂ kiekio vertėmis, išmatuotomis pagal pasaulinę sudertą lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą, bus galima vertinti nuo 2021 m., todėl naująsias išmetamų teršalų normas dera apibrėžti nustatytais teršalų mažinimo rodikliais, siejamais su 2021 m. savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkiu [...], apskaičiuotu remiantis išmetamo CO₂ kiekiais, išmatuotais išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimo pagal pasaulinę sudertą lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą tikslu. Siekiant užtikrinti, kad vertės, naudojamos kaip atskaitos taškas nustatant mažinimo rodiklius, taikytinus 2025 m. ir 2030 m., būtų patikimos ir atitiktų tikrąsias vertes, įgyvendinant įgyvendinimo reglamentus (ES) 2017/1152 ir (ES) 2017/1153¹¹, be kita ko, turi būti patikslintos tų matavimų sąlygos;
- (12) svarbu, kad išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų nustatymas ir toliau teiktų visos Sąjungos masto nuspėjamumą ir planavimo saugumą transporto priemonių gamintojams jų naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkų Sąjungoje atžvilgiu;

⁹ 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007 6 29, p. 1).

¹⁰ 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 (OL L 175, 2017 7 7, p. 1).

¹¹ Bus atnaujinta priėmus įgyvendinimo reglamentus.

- (13) todėl, atsižvelgus į transporto priemonių parko atnaujinimo laiką ir į būtiną transporto sektoriaus indėlį siekiant 2030 m. klimato ir energetikos tikslų, turėtų būti nustatyti 2025 ir 2030 m. išmetamų teršalų kiekio mažinimo rodikliai visos Sąjungos naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkams. Reikalavimus nustatant laipsniškai, be kita ko, duodamas aiškus ir išankstinis ženklas automobilių pramonei neatidėlioti efektyvaus energijos vartojimo technologijų ir mažataršių bei netaršių transporto priemonių diegimo rinkoje;
- (13a) šiuo reglamente nustatytos išmetamo CO₂ kiekio normos taikomos naujiems lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms. Esamo lengvųjų transporto priemonių, įskaitant naudotas transporto priemones, parko atžvilgiu taip pat gali būti imtasi papildomų priemonių siekiant mažinti išmetamų teršalų kiekį, *inter alia*, nacionaliniu ir ES lygmenimis.
- (14) Sąjunga yra viena iš didžiausių variklinių transporto priemonių gamintojų pasaulyje, pirmaujanti šio sektoriaus technologijų srityje, tačiau konkurencija didėja, o pasaulinę automobilių pramonę sparčiai keičia elektrinių pavarų inovacijos, sąveikūs, susietasis ir automatizuotas susisiekimasis. Siekiant išlaikyti pasaulinį konkurencingumą ir prieigą prie rinkų, Sąjungai reikia reguliavimo pagrindų, be kita ko, specialiai skatinti mažataršių ir netaršių transporto priemonių sektorių, kad būtų prisidėta kuriant didelę vidaus rinką ir būtų galima plėtoti technologijas ir diegti inovacijas;
- (15) turėtų būti įdiegta speciali skatinimo sistema, kad būtų lengviau sklandžiai pereiti prie netaršaus judumo. Tokia kreditų sistema turėtų būti parengta taip, kad būtų skatinamas mažataršių ir netaršių transporto priemonių diegimas Sąjungos rinkoje;
- (16) jei būtų nustatyti mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalies Europos Sąjungos transporto priemonių parke [...] lyginamieji rodikliai ir įdiegta gerai parengta sistema, kaip gamintojo savitąsias išmetamo CO₂ normas tikslinti remiantis mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalimi gamintojo transporto priemonių parke, būtų duotas aiškus ir įtikimas ženklas kurti ir diegti tokias transporto priemones ir būtų sudaromos sąlygos toliau gerinti įprastų vidaus degimo variklių našumą;

- (17) mažataršių ir netaršių transporto priemonių kreditai turėtų būti apskaičiuojami atsižvelgiant į transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio skirtumą. Kalbant apie lengvuosius automobilius, nustatant kreditus turėtų būti tinkamai pripažinta mažataršių transporto priemonių, visų pirma prie elektros tinklo jungiamų hibridinių automobilių svarba pereinant prie netaršių transporto priemonių. Tikslinimo tvarka turėtų būti užtikrinta, kad geresnius už lyginamąjį rodiklį rezultatus pasiekęs gamintojas galėtų naudotis didesne savitąja išmetamo CO₂ norma. Siekiant principų pusiausvyros, turėtų būti nustatytos ta tvarka galimo tikslinimo ribos. Tai skatintų laiku išplėtoti baterijų įkrovimo punktų ir degalinių infrastruktūrą ir duotų daug naudos vartotojams, konkurencingumui ir aplinkai;
- (18) teisės aktais, kurių pagrindu bus įgyvendinamos naujų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkui taikomos vidutinės normos, turėtų būti užtikrinta, kad atsižvelgiant į Europos automobilių gamintojų įvairovę mažinimo normos būtų tvarios ir bešališkos konkurencijos bei socialiniu požiūriu, taip pat turėtų būti užkirstas kelias nepateisinamam tų gamintojų tarpusavio konkurencijos iškraipymui;
- (19) siekiant išlaikyti įvairovę lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių rinkoje ir jos gebėjimą tenkinti įvairius vartotojų poreikius, taikomos CO₂ normos turėtų būti nustatomos pagal tiesinę priklausomybę nuo transporto priemonių naudingumo.
- Manoma, kad naudingumo apibūdinimo masės parametru išlaikymas užtikrina nuoseklumą su galiojančia tvarka. Siekiant geriau atsižvelgti į keliuose naudojamų transporto priemonių masę, šis parametras turėtų būti pakeistas – nuo 2025 m. vietoje parengtos naudoti transporto priemonės masės turėtų būti naudojama transporto priemonės bandomoji masė, kaip nurodyta remiantis [...] Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 priimtoje pasaulinėje suderintoje lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūroje;
- (20) viso ES parko tikslai neturėtų keistis todėl, kad vidutinė parko masė kinta. Todėl į vidutinės masės pokytį turėtų būti nedelsiant atsižvelgiama skaičiuojant savitąsias teršalų išmetimo normas, o tokiam apskaičiavimui naudojama vidutinės masės vertė turėtų būti nuo 2025 m. tikslinama kas dvejus metus;

- (21) kad konkurencijos atžvilgiu neutralus ir sąžiningas išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo pastangų pasidalijimas atitiktų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių įvairovę ir kad nuo 2021 m. būtų naudojama pagal pasaulinę suderintą lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą apskaičiuota savitoji teršalų išmetimo norma, dera ribinių verčių kreivės nuolydį nustatyti remiantis visų tais metais užregistruotų naujų transporto priemonių savituoju išmetamųjų teršalų kiekiu ir atsižvelgiant į viso ES parko tikslų pakeitimus 2021, 2025 ir 2030 m., daromus siekiant vienodinti visų gamintojų pastangas mažinti išmetamųjų teršalų kiekį. Dėl lengvųjų komercinių transporto priemonių pasakytina, kad lengvesnių furgonų, kuriems naudojama lengvojo automobilio bazė, gamintojams turėtų būti taikomas toks pats metodas kaip lengvųjų automobilių gamintojams, o prie sunkesniųjų priskiriamų transporto priemonių gamintojams nustatytas kreivės nuolydis turėtų būti statesnis ir fiksuotas visą planuojamą laikotarpį;
- (22) [...] šiame reglamente [...] jo tikslų siekiama, *inter alia*, sukuriant [...] automobilių pramonei paskatų investuoti į naujas technologijas. Šiuo reglamentu aktyviai skatinamos ekologinės naujovės ir jame numatyta sistema turėtų būti tinkama būsimoms technologijos naujovėms.
- Patirtis rodo, kad ekologinės naujovės padeda ekonomiškai efektyviai taikyti reglamentus (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 ir mažinti tikruosius išmetamo CO₂ kiekius. Todėl šie metodai turėtų būti taikomi toliau, o taikymo sritis turėtų būti išplėsta siekiant didesnio oro kondicionavimo sistemų našumo;
- (23) tačiau reikėtų subalansuoti paskatas ekologinėms naujovėms ir toms technologijoms, kurias įdiegus išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas įrodytas oficialiu bandymu. Todėl dera toliau riboti, kiek gamintojas gali atsižvelgti į išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimą įdiegus ekologines naujoves, kai vertina atitiktį nustatytiems rodikliams. Komisija turėtų turėti galimybę patikslinti šią ribą, ypač tam, kad būtų atsižvelgiama į oficialaus bandymo pakeitimus. Taip pat dera išaiškinti, kaip išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas turėtų būti apskaičiuojamas atitikčiai nustatytiems rodikliams įvertinti;

- (24) Direktyva 2007/46/EB yra nustatyta suderinta tvarka, apimanti administracines nuostatas ir bendruosius visų naujų transporto priemonių, kurioms taikoma minėta direktyva, patvirtinimo techninius reikalavimus. Už šio reglamento laikymąsi turėtų būti atsakingas tas pats subjektas, kuris atsakingas už visus tipo patvirtinimo proceso pagal Direktyvą 2007/46/EB aspektus bei už produkcijos atitiktį;
- (25) tipo patvirtinimo tikslais specialios paskirties transporto priemonėms, apibrėžtoms Direktyvos 2007/46/EB II priede, taikomi specialūs reikalavimai, todėl jos neturėtų patekti į šio reglamento taikymo sritį;
- (26) netinka tokį patį metodą naudoti nustatant išmetamų teršalų kiekio mažinimo normas, taikomas ir stambiems gamintojams, ir mažiems gamintojams, kurie laikomi nepriklausomais pagal šiame reglamente nustatytus kriterijus. Tokie maži gamintojai turėtų turėti galimybę prašyti alternatyvių teršalų kiekio mažinimo normų, susijusių su atitinkamo gamintojo transporto priemonių technologiniu potencialu mažinti jų savitąjį išmetamo CO₂ kiekį ir derančių su atitinkamų rinkos segmentų savybėmis;
- (27) pripažįstant neproporcingą poveikį mažiausiems gamintojams, atsirandantį dėl savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų pagal transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir nedidelę naudą, susijusią su CO₂ išmetimo į aplinką iš tų gamintojų parduodamų transporto priemonių mažinimu, savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą turėtų būti netaikomi gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei 1 000 naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per metus, užregistruotų Sąjungoje.

Tačiau, jei gamintojas, kuriam galima daryti išimtį, paprašo nukrypti leidžiančios nuostatos ir jei tokia nuostata jam pritaikoma, dera reikalauti, kad toks gamintojas laikytųsi su nukrypti leidžiančia nuostata siejamos teršalų išmetimo normos;

- (28) leidimo taikyti nukrypti nuo parko išmetamų 95g CO₂/km normos leidžiančias nuostatas tam tikro rinkos segmento gamintojams procedūra turėtų užtikrinti, kad tam tikro rinkos segmento gamintojams nustatytos pastangos mažinti išmetamųjų teršalų kiekį atitiktų stambiųjų gamintojų pastangas, susijusias su ta norma. Tačiau patirtis rodo, kad tam tikro rinkos segmento gamintojų galimybės laikytis išmetamo CO₂ normų yra tokios pačios kaip stambiųjų gamintojų, todėl manoma, kad nuo 2025 m. taikomų normų atžvilgiu nedera gamintojų skirstyti į šias dvi kategorijas;
- (29) nustatant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, taikomą visiems Sąjungoje užregistruotiems naujiems automobiliams ir naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, už kuriuos atsakingi gamintojai, reikėtų atsižvelgti į visus automobilius ir lengvasias komercines transporto priemones, nepriklausomai nuo jų masės arba kitų ypatybių. Nors Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 netaikomas lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, kurių etaloninė masė didesnė nei 2 610 kg ir kuriems tipo patvirtinimas nėra išplečiamas pagal to reglamento [...] 2 straipsnio 2 dalį, tokių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis turėtų būti matuojamas vadovaujantis tokiomis pačiomis matavimo procedūromis, kurios lengvosioms komercinėms transporto priemonėms nustatytos laikantis Reglamento (EB) Nr. 715/2007, būtent procedūromis, nurodytomis Komisijos reglamente (EB) Nr. 692/2008¹² ir Reglamente (ES) 2017/1151, ir koreliacijos procedūromis, priimtomis remiantis reglamentais (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011, būtent Komisijos įgyvendinimo reglamentuose (ES) 2017/1152¹³ bei (ES) 2017/1153¹⁴. Gauti išmetamo CO₂ kiekio dydžiai turėtų būti įtraukti į transporto priemonės atitikties liudijimą, kad juos būtų galima įtraukti į stebėsenos sistemą;

¹² 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 įgyvendinantis ir iš dalies keičiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 199, 2008 7 28, p. 1).

¹³ 2017 m. birželio 2 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/1152, kuriuo nustatoma dėl reglamentuojamos lengvųjų komercinių transporto priemonių bandymo procedūros pakeitimo reikalingų koreliacijos parametrų nustatymo metodika ir iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 293/2012 (OL L 175, 2017 7 7, p. 644).

¹⁴ 2017 m. birželio 2 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/1153, kuriuo nustatoma dėl reglamentuojamos bandymo procedūros pakeitimo reikalingų koreliacijos parametrų nustatymo metodika ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1014/2010 (OL L 175, 2017 7 7, p. 679).

- (30) sukomplektuotos lengvosios komercinės transporto priemonės savitasis išmetamo CO₂ kiekis turėtų būti priskiriamas bazinės transporto priemonės gamintojui;
- (31) turėtų būti atsižvelgiama į ypatingą lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojų, gaminančių nekomplektines transporto priemones, kurių tipas patvirtinamas pakopomis, situaciją. Tie gamintojai yra įpareigoti laikytis CO₂ išmetimo normų, tačiau jie turėtų turėti galimybę pakankamai tiksliai prognozuoti sukomplektuotų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį. Komisija turėtų užtikrinti, kad tie poreikiai būtų deramai atspindėti įgyvendinimo priemonėse, priimtose pagal Reglamentą [...] (EB) Nr. 715/2007;
- (32) siekiant suteikti lankstumo gamintojams vykdant šiuo reglamentu jiems nustatytas normas, jie gali susitarti viešai, skaidriai ir nediskriminuodami sudaryti bendrą fondą. Susitarimas sudaryti bendrą fondą turėtų būti sudaromas ne ilgesniam nei penkerių metų laikotarpiui, tačiau jo galiojimą būtų galima pratęsti. Jei gamintojai sudarytų bendrą fondą, jie turėtų būti laikomi įvykdę šiuo reglamentu jiems nustatytas normas, jei vidutinis viso bendro fondo išmetamų teršalų kiekis neviršys savitosios teršalų išmetimo normos, nustatytos bendram fondui;
- (33) įsitikinta, kad galimybė gamintojams sudaryti bendrus fondus yra ekonomiškai efektyvus būdas laikytis CO₂ išmetimo normų, kuris ypač naudingas gamintojams, pagaminantiems mažai transporto priemonių. Siekiant didesnio konkurencinio neutralumo, Komisija turėtų būti įgaliota išaiškinti sąlygas, kuriomis bendrus fondus gali sudaryti nepriklausomieji gamintojai, kad jų padėtis būtų lygiavertė susijusių įmonių padėčiai;
- (34) siekiant užtikrinti, kad šiuo reglamentu nustatytos normos būtų vykdomos, būtinas patikimai veikiantis pareigų laikymosi mechanizmas;

- (35) siekiant išmetamo CO₂ kiekį sumažinti tiek, kiek reikalaujama šiame reglamente, svarbu, kad naudojamų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekis atitiktų CO₂ vertes, nustatytas tvirtinant tipą. Todėl Komisija turėtų turėti galimybę, apskaičiuodama gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, atsižvelgti į sistemingą tipo patvirtinimo institucijos nustatytą naudojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio neatitiktį;
- (36) kad galėtų imtis tokių priemonių, Komisija turėtų būti įgaliota parengti ir įgyvendinti rinkai patiektų naudojamų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio atitikties patikros procedūrą. Todėl Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 turėtų būti iš dalies pakeistas;
- (37) naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių savitasis išmetamo CO₂ kiekis matuojamas remiantis Sąjungoje suderintu pagrindu pagal Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nustatytą metodiką. Siekiant kuo labiau sumažinti su šiuo reglamentu susijusią administravimo naštą, vykdymas turėtų būti vertinamas pagal valstybių narių renkamus ir Komisijai pateikiamus duomenis apie naujų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių registravimą Sąjungoje. Kad vykdymo vertinimui pateikiami duomenys būtų palyginami, šių duomenų rinkimo ir pateikimo taisyklės turėtų būti kuo labiau suderintos. Todėl turėtų būti aiškiai nustatyta, kad kompetentingos institucijos yra įpareigosotos pateikti tikslius ir išsamius duomenis ir turi veiksmingai bendradarbiauti tarpusavyje ir su Komisija, kad išspręstų duomenų kokybės klausimus;
- (38) Sąjungos lygmeniu turėtų būti vertinama, kaip gamintojai vykdo šiuo reglamentu nustatytas normas. Gamintojai, kurių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija šiuo reglamentu leidžiamas normas, turėtų mokėti mokestį už viršytą taršos normą už kiekvienus kalendorinius metus. Sumos, surenkamos iš mokesčių už viršytą taršos normą, turėtų būti laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis;

- (39) bet kuri nacionalinė priemonė, kurią valstybės narės gali taikyti arba įvesti, vadovaudamosi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 193 straipsniu, atsižvelgiant į šio reglamento tikslą ir šiuo reglamentu nustatytas procedūras, neturėtų nustatyti papildomų arba griežtesnių sankcijų gamintojams, kurie nesilaiko šiuo reglamentu jiems nustatytų normų;
- (40) šis reglamentas neturėtų trukdyti visapusiškai taikyti Sąjungos konkurencijos taisyklių;
- (41) šiame reglamente nustatytų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų tikrasis veiksmingumas labai priklauso nuo to, kiek oficiali bandymo procedūra atitinka tikrovę. Atsižvelgiant į Mokslinių konsultacijų mechanizmo nuomonę¹⁵ ir Europos Parlamento rekomendaciją, kurią jis pateikė atlikęs išmetamų teršalų kiekio matavimo automobilių pramonėje tyrimą¹⁶, turėtų būti parengta tvarka, pagal kurią būtų vertinama, ar transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės, nustatytos pagal [...] remiantis Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 priimtą pasaulinę suderintą lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą, atitinka tikrovę. Komisija turėtų būti įgaliota užtikrinti, kad tokie duomenys būtų prieinami viešai, kartu numatant asmens duomenų apsaugą, ir, jei reikia, parengti reikiamas tokiam vertinimui būtinų duomenų identifikavimo ir surinkimo procedūras;

¹⁵ Mokslinių patarėjų aukšto lygio darbo grupės mokslinė nuomonė 1/2016 „Lengvųjų transporto priemonių tikrojo ir laboratoriniais bandymais nustatyto išmetamo CO₂ kiekio vienodinimas“ (*Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing*).

¹⁶ Tarybai ir Komisijai pateikta 2017 m. balandžio 4 d. Europos Parlamento rekomendacija dėl išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo (2016/2908(RSP)).

- (42) pažangą, padarytą įgyvendinant Pastangų pasidalijimo reglamentą ir Direktyvą dėl apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos įgyvendinimo, numatyta peržiūrėti 2024 m. Todėl tais pačiais metais dera išsamiai įvertinti ir šio reglamento veiksmingumą, kad pagal šiuos tris teisės aktus įgyvendintos priemonės būtų įvertintos suderintai ir nuosekliai; Atlikdama šią peržiūrą Komisija taip pat turėtų nustatyti aiškią tolesnio lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo po 2030 m. kryptį siekiant ženkliai prisidėti prie to, kad būtų pasiektas ilgalaikis Paryžiaus susitarimo tikslas. Kai tikslinga, kartu su šios peržiūros ataskaita turėtų būti pateiktas pasiūlymas iš dalies keisti šį reglamentą;
- (43) Reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 turėtų būti panaikinti nuo 2020 m. sausio 1 d.;
- (44) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai;
- [...] įgyvendinimo įgaliojimais, susijusiais su [...] išsamių sąlygų, taikomų susitarimams dėl bendro fondo, nustatymu, stebėsenos ir duomenų teikimo vidutinio išmetamų teršalų kiekio srityje procedūromis, taip pat procedūromis, kuriomis atsižvelgiama į nustatytus transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nukrypimus apskaičiuojant gamintojo vidutinį savitąjį teršalų išmetimo kiekį, mokesčių už viršytą taršos normą surinkimo priemonių nustatymu, naujoviškų technologijų arba naujoviškų technologijų paketų, kuriais mažinamas išmetamo CO₂ kiekis, patvirtinimo procedūromis, priemonėmis, kuriomis sudaromos sąlygos stebėti ir vertinti, ar išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės, nustatytos pagal pasaulinę suderintą lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą, atitinka tikrovę, ir [...] koreliacijos parametrų, būtinų, kad būtų atspindėti visi savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti taikomos reglamentuojamos bandymo procedūros pakeitimai, nustatymu, turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹⁷;

¹⁷ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (46) kad neesminės šio reglamento nuostatos galėtų būti iš dalies pakeistos [...], pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų iš dalies pakeisti II ir III priedai, kiek tai susiję su duomenų reikalavimais ir duomenų parametrais, [...] M_0 ir TM_0 verčių, taip pat 7 g CO_2/km ribos [...] naudojant naujoviškas technologijas tikslinimu ir [...] savitujų teršalų išmetimo normų apskaičiavimo formulių [...] pritaikymu siekiant atspindėti reglamentuojamos bandymo procedūros pakeitimą. Kad neesminės šio reglamento nuostatos galėtų būti papildytos, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų papildytos taisyklės dėl tinkamumo kriterijų, kad tam tikriems gamintojams galėtų būti taikomos nuo savitujų teršalų išmetimo normų leidžiančios nukrypti nuostatos, aiškinimo, dėl prašymų taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą turinio ir dėl savitojo išmetamo CO_2 kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo tam tikrų gamintojų atžvilgiu. 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 teisėkūros¹⁸ 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;
- (47) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių eksploatacinių charakteristikų reikalavimų, atsižvelgiant į išmetamo CO_2 kiekį, nustatymo valstybės narės negali deramai pasiekti, [...] o dėl jo apimties bei poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

¹⁸ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir tikslai

1. Šiuo reglamentu nustatomi naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių eksploatacinių charakteristikų reikalavimai atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį siekiant prisidėti prie to, kad būtų pasiektas Sąjungos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslas, [...] kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 2018/... [Pastangų pasidalijimo reglamente], ir pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslai, ir užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą.
2. Šiuo reglamentu nustatomas nuo 2020 m. sausio 1 d. tikslas: visam ES parkui taikyti naujų lengvųjų automobilių vidutinio išmetamo teršalų CO₂ kiekio normą – 95 g CO₂/km, ir visam ES parkui taikyti Sąjungoje užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinio išmetamų teršalų CO₂ kiekio normą – 147 g CO₂/km, iki 2020 m. gruodžio 31 d. matuojamą pagal Reglamentą (EB) Nr. 692/2008 kartu su įgyvendinimo reglamentais (ES) 2017/1152 ir (ES) 2017/1153, o nuo 2021 m. sausio 1 d. – pagal Reglamentą (ES) 2017/1151.
3. Šis reglamentas iki 2024 m. gruodžio 31 d. bus papildytas kitomis priemonėmis, kurios būdamos Sąjungos integruoto požiūrio, nurodyto 2007 m. Komisijos komunikate Tarybai ir Europos Parlamentui¹⁹, dalimi atitiktų 10 g CO₂/km sumažinimą.

¹⁹ 2007 m. vasario 7 d. Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui – Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai (KOM(2007) 19 galutinis).

4. Nuo 2025 m. sausio 1 d. nustatomi šie viso ES parko tikslai:
- a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 15 proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.1 punktą;
 - b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 15 proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.1 punktą.
5. Nuo 2030 m. sausio 1 d. nustatomi šie tikslai:
- a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis [...] [35 proc.] mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.2 punktą;
 - b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 30 proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.2 punktą.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas:
- a) Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtoms M₁ klasės variklinėms transporto priemonėms („lengvieji automobiliai“), kurios Sąjungoje registruojamos pirmą kartą ir kurios anksčiau nebuvo registruotos už Sąjungos ribų („nauji lengvieji automobiliai“);

- b) Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtai N₁ kategorijai, kurios etaloninė masė neviršija 2 610 kg, ir N₁ kategorijai, kurios tipo patvirtinimas išplečiamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalį (toliau – lengvosios komercinės transporto priemonės), bei Sąjungoje registruojamoms pirmą kartą ir kurios anksčiau nebuvo registruotos už Sąjungos ribų (toliau – naujos lengvosios komercinės transporto priemonės).
2. Ankstesnė registracija už Sąjungos ribų, atlikta mažiau nei prieš tris mėnesius iki registracijos Sąjungoje, neįskaičiuojama.
3. Šis reglamentas netaikomas specialios paskirties transporto priemonėms, kaip apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB II priedo A dalies 5 punkte.
4. 4 straipsnis, 7 straipsnio 4 dalies b ir c punktai, 8 straipsnis ir 9 straipsnio 1 dalies a ir c punktai netaikomi gamintojui, kuris kartu su visomis su juo susijusiomis įmonėmis atsakingas už mažiau nei 1000 naujų lengvųjų automobilių arba už mažiau nei 1000 naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, Sąjungoje užregistruotų per praėjusius kalendorinius metus, nebent pagal 10 straipsnį gamintojas paprašo nukrypti leidžiančios nuostatos ir tokia nuostata jam pritaikoma.

3 straipsnis

Apibrėžtys

1. Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:
- a) vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis – gamintojo atžvilgiu – visų to gamintojo pagamintų naujų lengvųjų automobilių arba naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių savitojo išmetamo CO₂ kiekio vidurkis;
- b) atitikties liudijimas – Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnyje nurodytas liudijimas;

- c) sukomplektuota transporto priemonė – lengvoji komercinė transporto priemonė, kuriai tipo patvirtinimas suteiktas užbaigus pakopinį tipo patvirtinimą pagal Direktyvą 2007/46/EB;
- d) komplektinė transporto priemonė – lengvoji komercinė transporto priemonė, kurios nereikia komplektuoti taip, kad ji atitiktų tam tikrus Direktyvos 2007/46/EB techninius reikalavimus;
- e) bazinė transporto priemonė – lengvoji komercinė transporto priemonė, kuri naudojama pakopinio tipo patvirtinimo proceso pradiniam etape;
- f) gamintojas – asmuo arba įstaiga, atskaitingi patvirtinančiajai valdžios institucijai visais klausimais, susijusiais su EB tipo patvirtinimo tvarka pagal Direktyvą 2007/46/EB, ir atsakingi už produkcijos atitikties užtikrinimą;
- g) parengtos naudoti transporto priemonės masė – parengto naudoti lengvojo automobilio arba lengvosios komercinės transporto priemonės masė su kėbulu, kaip pažymėta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.6 skyriuje;
- h) savitasis išmetamo CO₂ kiekis – lengvojo automobilio arba lengvosios komercinės transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis, išmatuotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 bei jo įgyvendinimo reglamentus ir transporto priemonės atitikties liudijime pažymėtas kaip išmetamo CO₂ masė (bendra). Lengvųjų automobilių arba lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurių tipas nebuvo patvirtintas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, savitasis išmetamo CO₂ kiekis – išmetamo CO₂ kiekis, išmatuotas laikantis Reglamento (EB) Nr. 715/2007, būtent pagal tą pačią matavimo tvarką, kokia pagal Reglamentą (EB) Nr. 692/2008 taikoma iki 2020 m. gruodžio 31 d., o pagal Reglamentą (ES) 2017/1151 – nuo 2021 m. sausio 1 d., arba taikant Komisijos patvirtintas procedūras išmetamo CO₂ kiekiui nustatyti;

- i) transporto priemonės ratų apibrėžtas jos plotas – vidutinio tarpuvėžio pločio ir važiuoklės bazės sandauga, nurodyta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.1 ir 2.3 skirsniuose;
- j) savitoji teršalų išmetimo norma – gamintojo atžvilgiu – pagal I priedą nustatyta metinė norma arba, jeigu gamintojui pagal 10 straipsnį taikoma nukrypti leidžianti nuostata, – pagal tą nukrypti leidžiančią nuostatą nustatyta savitoji teršalų išmetimo norma;
- k) viso ES parko tikslas – visų naujų lengvųjų automobilių ir visų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinis išmetamo CO₂ kiekis, kuris turi būti pasiektas per tam tikrą laikotarpį;
- l) transporto priemonės bandomoji masė – lengvojo automobilio arba lengvosios komercinės transporto priemonės masė, įrašyta atitikties liudijime ir apibrėžiama, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2017/1151 XXI priedo 3.2.25 punkte;
- m) mažataršė arba netarši transporto priemonė – lengvasis automobilis arba lengvoji komercinė transporto priemonė, kuris (-i), kaip apskaičiuota pagal Reglamentą (ES) 2017/1151, per išmetimo vamzdį išmeta 0–50 g CO₂/km;
- n) naudingoji apkrova pagal Direktyvos 2007/46/EB II priedą didžiausios techniškai leistinos pakrautos transporto priemonės masės ir transporto priemonės masės skirtumas.

2. Šiame reglamente „susijusių gamintojų grupė“ – gamintojas ir jo susijusios įmonės. Gamintojo atžvilgiu „susijusios įmonės“ yra:

- a) įmonės, kuriose gamintojas tiesiogiai arba netiesiogiai turi:
 - i) galią naudotis daugiau nei puse balsavimo teisių; arba

- ii) galią skirti daugiau nei pusę stebėtojų tarybos, valdybos arba įmonei teisiškai atstovaujančių organų narių; arba
 - iii) teisę tvarkyti įmonės reikalus;
- b) įmonės, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte išvardytas teises ar galias gamintojo atžvilgiu;
 - c) įmonės, kuriose b punkte nurodytos įmonės tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte išvardytas teises arba galias;
 - d) įmonės, kuriose gamintojas kartu su viena ar daugiau a, b ar c punktuose nurodytų įmonių arba kuriose dvi arba daugiau pastarųjų įmonių kartu turi a punkte išvardytas teises ar galias;
 - e) įmonės, kuriose a punkte išvardytas teises arba galias kartu turi gamintojas a arba d punktuose nurodyta viena ar daugiau jo susijusių įmonių ir viena ar daugiau trečiųjų šalių.

4 straipsnis

Savitoji teršalų išmetimo norma

1. Gamintojai užtikrina, kad jų vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis neviršytų šios savitosios teršalų išmetimo normos:
 - a) 2020 kalendoriniais metais – pagal I priedo A arba B dalies 1 ir 2 punktus apskaičiuotos atitinkamai lengvųjų automobilių arba lengvųjų komercinių transporto priemonių savitosios teršalų išmetimo normos arba, jei gamintojui pagal 10 straipsnį taikoma nukrypti leidžianti nuostata, – pagal tokią nuostatą leidžiamos normos;

- b) kiekvienais 2021–2024 kalendoriniais metais – pagal I priedo atitinkamai A arba B dalies 3 ir 4 punktus nustatytos savitosios teršalų išmetimo normos arba, jei gamintojui taikoma nukrypti leidžianti nuostata pagal 10 straipsnį, – pagal tą nukrypti leidžiančią nuostatą ir I priedo A arba B dalies 5 punktą leidžiamos savitosios teršalų išmetimo normos;
- c) nuo 2025 m. kiekvienais kalendoriniais metais – pagal I priedo A arba B dalies 6.3 punktą apskaičiuotos savitosios teršalų išmetimo normos.
2. Lengvųjų komercinių transporto priemonių atveju, jeigu nėra duomenų apie sukomplektuotos transporto priemonės savitąjį teršalų išmetimo kiekį, bazinės transporto priemonės gamintojas vidutiniam savitajam išmetamo CO₂ kiekiui apskaičiuoti naudoja bazinės transporto priemonės savitąjį teršalų išmetimo kiekį.
3. Siekiant nustatyti kiekvieno gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, atsižvelgiama į šiuos atitinkamais metais užregistruotų kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų automobilių skaičiaus procentinius dydžius:
- 95 % – 2020 m.,
 - 100 % – nuo 2021 m.

5 straipsnis

Ypatingieji kreditai siekiant 95 g CO₂/km normos

Skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį laikoma, kad kiekvienas naujas lengvasis automobilis, kurio savitasis išmetamo CO₂ kiekis yra mažesnis nei 50 g CO₂/km, yra:

2 lengvieji automobiliai – 2020 m.,

1,67 lengvieji automobiliai – 2021 m.,

1,33 lengvieji automobiliai – 2022 m.,

1 lengvasis automobilis – nuo 2023 m.,

tais metais, kuriais jis užregistruojamas 2020–2022 m. laikotarpiu, taikant 7,5 g CO₂/km ribą tuo laikotarpiu kiekvienam gamintojui [...], kaip apskaičiuota laikantis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/1153 5 straipsnio.

Bendro fondo sudarymas

1. Gamintojai, išskyrus tuos, kuriems pagal 10 straipsnį buvo pritaikyta nukrypti leidžianti nuostata, siekdami vykdyti savo įpareigojimus pagal 4 straipsnį, gali sudaryti bendrą fondą.
2. Susitarimas sudaryti bendrą fondą gali būti sudaromas vieneriems arba daugiau kalendorinių metų, tačiau kiekvieno susitarimo bendra trukmė neviršija penkerių kalendorinių metų, ir toks susitarimas įsigalioja ne vėliau kaip pirmų kalendorinių metų, dėl kurių susitarta sudaryti bendrą išmetamų teršalų fondą, gruodžio 31 d. Bendrą fondą sudarę gamintojai Komisijai perduoda šią informaciją:
 - a) gamintojai, kurie bus įtraukti į bendrą fondą;
 - b) bendro fondo valdytoju paskirtas gamintojas, kuris bus bendro fondo atstovas ryšiams ir bus atsakingas už mokesčio už viršytą taršos normą, nustatyto bendram fondui pagal 8 straipsnį, sumokėjimą
 - c) įrodymai, kad bendro fondo valdytojas sugebės vykdyti b punkte nustatytus įpareigojimus;
 - d) užregistruotų M₁ arba N₁ kategorijos transporto priemonių kategorija, dėl kurios sudaromas bendras fondas.
3. Jeigu pasiūlytas bendro fondo valdytojas neįvykdo reikalavimo sumokėti kurio nors mokesčio už viršytą taršos normą, nustatyto bendram fondui pagal 8 straipsnį, Komisija apie tai praneša gamintojams.
4. Į bendrą fondą įtraukti gamintojai kartu praneša Komisijai apie bet kokį bendro fondo valdytojo pakeitimą ar jo finansinės būklės pasikeitimą, jeigu tie pokyčiai gali turėti įtakos jo sugebėjimui vykdyti reikalavimą sumokėti mokestį už viršytą taršos normą, nustatytą bendram fondui pagal 8 straipsnį, ir apie visus bendro fondo narių sudėties pasikeitimus ar bendro fondo panaikinimą.

5. Gamintojai gali sudaryti susitarimus dėl bendro fondo, jeigu jų susitarimai atitinka SESV 101 ir 102 straipsnius ir jeigu pateikęs prašymą tapti bendro fondo nariu bet koks gamintojas komerciniu požiūriu pagrįstomis sąlygomis, viešai, skaidriai ir nediskriminuojamas gali dalyvauti bendrame fonde. Neribojant Sąjungos konkurencijos taisyklių visuotinio taikymo tokiems bendriems fondams, visi bendro fondo nariai visų pirma turi užtikrinti, kad nebūtų nei dalijamasi duomenimis, nei keičiamasi informacija pagal jų bendro fondo susitarimą, išskyrus šią informaciją:
- a) vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį;
 - b) savitąją teršalų išmetimo normą;
 - c) bendrą užregistruotų transporto priemonių skaičių.
6. 5 dalis netaikoma, jeigu visi į bendrą fondą įtraukti gamintojai priklauso tai pačiai susijusių gamintojų grupei.
7. Bendro fondo, apie kurį informacija perduodama Komisijai, gamintojai laikomi vienu gamintoju, vykdydami 4 straipsnyje nustatytas pareigas, išskyrus atvejus, kai pateikiamas 3 dalyje nurodytas pranešimas. Atskirų gamintojų, taip pat bendrų fondų stebėsenos ir ataskaitiniai duomenys registruojami, pateikiami ir skelbiami 7 straipsnio 4 dalyje nurodytame centriname registre.
8. Išsamias sąlygas, taikomas pagal 5 dalį sudaromiems susitarimams dėl bendro fondo, Komisija gali nustatyti įgyvendinimo aktais, priimamais pagal 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

Vidutinio išmetamų teršalų kiekio stebėseną ir duomenų apie jį teikimas

1. Kiekvienais kalendoriniais metais kiekviena valstybė narė renka duomenis apie kiekvieną naują lengvąjį automobilį ir kiekvieną lengvąją komercinę transporto priemonę, užregistruotus jos teritorijoje, kaip nurodyta II ir III priedų A dalyje. Šie duomenys pateikiami gamintojams ir jų paskirtiems importuotojams arba atstovams kiekvienoje valstybėje narėje. Valstybės narės turi imtis visų įmanomų priemonių, kad užtikrintų skaidrų informaciją teikiančių institucijų darbą. Kiekviena valstybė narė turi užtikrinti, kad lengvųjų automobilių, kurių tipas nebuvo patvirtintas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, savitasis išmetamo CO₂ kiekis būtų apskaičiuotas ir įrašytas atitikties liudijime.
2. Ne vėliau kaip kiekvienų metų vasario 28 d. kiekviena valstybė narė nustato II ir III priedų A dalyje nurodytą informaciją apie praėjusius kalendorinius metus ir pateikia ją Komisijai. Duomenys pateikiami laikantis II priedo B dalyje ir III priedo C dalyje nurodytos formos.
3. Komisijos prašymu valstybė narė taip pat pateikia visus duomenis, surinktus pagal 1 dalį.
4. Komisija tvarko centrinį duomenų, kuriuos valstybės narės pateikė pagal šį straipsnį, registrą ir ne vėliau kaip kiekvienų metų birželio 30 d. preliminariai suskaičiuoja kiekvieno gamintojo:
 - a) praėjusių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį;
 - b) praėjusių kalendorinių metų savitąją teršalų išmetimo normą;
 - c) praėjusių kalendorinių metų jo vidutinio savitojo išmetamo CO₂ kiekio ir tų metų jo savitosios teršalų išmetimo normos skirtumą.

Kiekvienam gamintojui Komisija praneša jo preliminarus skaičiavimo rezultata. Į pranešimą įtraukiami duomenys apie kiekvienoje valstybėje narėje užregistruotų naujų lengvųjų automobilių bei naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių ir jų savitąjį išmetamo CO₂ kiekį.

Registras turi būti viešas.

5. Gavę pranešimą apie pagal 4 dalį atlikto preliminarus skaičiavimo rezultata, gamintojai Komisijai gali per tris mėnesius pranešti apie duomenyse esančias klaidas, nurodydami valstybę narę, kurioje, gamintojo nuomone, padaryta klaida.

Komisija svarsto visus gamintojų pateiktus pranešimus ir ne vėliau kaip spalio 31 d. arba patvirtina pagal 4 dalį atlikto preliminarus skaičiavimo rezultatus, arba tuos rezultatus pataiso.

6. Valstybės narės paskiria kompetentingą instituciją, kuri renka ir praneša stebėsenos duomenis pagal šį reglamentą, ir praneša Komisijai apie paskirtą kompetentingą instituciją.

Kompetentingos institucijos užtikrina, kad Komisijai būtų perduodami tikslūs ir išsamūs duomenys, ir [...] nurodo kontaktinį asmenį, kuris galėtų greitai atsakyti į Komisijos prašymus ištaisyti klaidas ir užpildyti spragas perduotuose duomenų rinkiniuose.

7. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato išsamias taisykles dėl stebėsenos ir duomenų teikimo pagal 1–7 dalis procedūrų ir dėl II priedo taikymo. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

- 7a. Komisijai pagal 16 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies pakeisti II ir III prieduose išdėstyti duomenų reikalavimai ir duomenų parametrai.

8. Tipo patvirtinimo institucijos nedelsdamos praneša Komisijai apie naudojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nuokrypį nuo atitikties liudijime įrašytų verčių, išaiškėjusį atlikus patikras pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 [11a straipsnyje] nurodytą procedūrą.

Į tokius nuokrypius Komisija atsižvelgia apskaičiuodama gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį.

Komisija [...] priima išsamias taisykles, taikomas procedūroms, kuriomis pranešama apie tokius nuokrypius ir į juos atsižvelgiama apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį. Tos procedūros priimanamos įgyvendinimo aktais pagal 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

9. Pagal šį straipsnį valstybės narės taip pat renka ir praneša duomenis apie M₂ ir N₂ kategorijų, apibrėžtų Direktyvos 2007/46/EB II priede, transporto priemonių, kurių etaloninė masė yra ne didesnė kaip 2 610 kg, registraciją ir transporto priemonių, kurioms tipo patvirtinimas taikomas remiantis Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalimi, registraciją.

8 straipsnis

Mokestis už viršytą taršos normą

1. Jeigu kiekvienais kalendoriniais metais gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija jam tais metais nustatytą savitąją teršalų išmetimo normą, Komisija gamintojui arba, bendro fondo atveju, bendro fondo valdytojui atitinkamai nustato mokestį už viršytą taršos normą.
2. 1 dalyje nustatytas mokestis už viršytą taršos normą skaičiuojamas pagal toliau pateikiamas formulę:

$(\text{viršytas kiekis} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{užregistruotų naujų transporto priemonių skaičius}.$

Šiame straipsnyje vartojamų terminų apibrėžtys:

- viršytas kiekis – vienam kilometrui tenkantis teigiamas gramų skaičius, kuriuo, atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekio sumažinimą naudojant pagal 11 straipsnį patvirtintas naujoviškas technologijas, gamintojo vidutinis savitasis CO₂ kiekis viršijo jo kalendorinių metų ar jų dalies, kuriais taikoma 4 straipsnyje nustatyta prievolė, savitąją teršalų išmetimo normą, suapvalintas tūkstantųjų tikslumu, ir
 - užregistruotų naujų transporto priemonių skaičius – gamintojo pagamintų ir įregistruotų atitinkamu laikotarpiu pagal 4 straipsnio 3 dalyje nustatytus laipsniško įvedimo kriterijus naujų lengvųjų automobilių arba naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, suskaičiuotų atskirai, skaičius.
3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato mokesčių už 1 dalyje nurodytą viršytą taršos normą surinkimo priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
4. Mokesčio už viršytą taršos normą sumos laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis.

9 straipsnis

Gamintojų rezultatų skelbimas

1. Ne vėliau kaip kiekvienų metų spalio 31 d. Komisija įgyvendinimo aktais skelbia sąrašą, kuriame nurodo :
- a) kiekvieno gamintojo praėjusių kalendorinių metų savitąją teršalų išmetimo normą;
 - b) kiekvieno gamintojo praėjusių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį;

- c) praėjusių kalendorinių metų gamintojo vidutinio savitojo išmetamo CO₂ kiekio ir tų metų savitosios teršalų išmetimo normos skirtumą;
 - d) visų naujų Sąjungoje užregistruotų naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį praėjusiais kalendoriniais metais;
 - e) vidutinę visų naujų Sąjungoje užregistruotų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parengtos naudoti transporto priemonės masę praėjusiais kalendoriniais metais iki 2020 m. gruodžio 31 d.;
 - f) visų naujų Sąjungoje užregistruotų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkį.
2. Pagal 1 dalį skelbiamame sąraše taip pat nurodoma, ar praėjusiais kalendoriniais metais gamintojas laikėsi 4 straipsnyje nustatytų reikalavimų.
3. Į 1 dalyje nurodytą 2022 m. spalio 31 d. skelbiamą sąrašą įrašoma:
- a) 1 straipsnio 4 ir 5 dalyse nurodyti 2025 ir 2030 m. viso ES parko tikslai, kuriuos Komisija apskaičiuoja pagal I priedo A ir B dalių 6.1.1 ir 6.1.2 punktus;
 - b) vertės a_{2021} , a_{2025} ir a_{2030} , kurias Komisija apskaičiuoja pagal I priedo A ir B dalių 6.2 punktą.

Tam tikriems gamintojams taikomos nukrypti leidžiančios nuostatos

1. Prašymą leisti taikyti nuo savitosios teršalų išmetimo normos, apskaičiuojamos pagal I priedą, nukrypti leidžiančią nuostatą gali pateikti gamintojas, kurio pagamintų naujų lengvųjų automobilių arba naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per kalendorinius metus Sąjungoje užregistruojama mažiau kaip atitinkamai 10 000 arba 22 000 vienetų ir kuris:
 - a) nepriklauso susijusių gamintojų grupei arba
 - b) priklauso susijusių gamintojų grupei, kuri atsakinga iš viso už mažiau nei 22 000 naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių arba 10 000 naujų lengvųjų automobilių, per kalendorinius metus užregistruotų Sąjungoje, arba
 - c) priklauso susijusių gamintojų grupei, tačiau naudojami savo gamybos įrenginiais ir projektavimo centru.
2. Nukrypti leidžianti nuostata, kurios prašoma pagal 1 dalį, gali būti taikoma daugiausia penkerių kalendorinių metų laikotarpį, kurį galima atnaujinti. Prašymas pateikiamas Komisijai ir jame nurodoma:
 - a) gamintojo pavadinimas ir asmuo ryšiams;
 - b) įrodymai, kad gamintojas atitinka 1 dalyje nurodytos nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo sąlygas;
 - c) duomenys apie jo gaminamus lengvuosius automobilius arba lengvasias komercines transporto priemones, įskaitant tų transporto priemonių bandomąją masę ir savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, ir

d) savitoji teršalų išmetimo norma, atitinkanti gamintojo galimybes mažinti išmetamų teršalų kiekį, įskaitant ekonomines ir technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO₂ kiekį ir atsižvelgiant į gaminamų lengvųjų automobilių arba lengvųjų komercinių transporto priemonių tipo rinkos savybes.

3. Jeigu Komisija mano, kad gamintojas atitinka nukrypti leidžiančios nuostatos, kurios prašoma pagal 1 dalį, taikymo sąlygas ir laiko, kad gamintojo siūloma savitoji teršalų išmetimo norma atitinka gamintojo galimybes mažinti išmetamų teršalų kiekį, įskaitant ekonomines bei technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, ir atsižvelgiant į gaminamų lengvųjų automobilių ar lengvųjų komercinių transporto priemonių tipo rinkos savybes, Komisija suteikia gamintojui nukrypti leidžiančią nuostatą. Prašymas pateikiamas iki pirmųjų nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo metų spalio 31 d.

4. Gamintojas gali pateikti prašymą jam taikyti nuo savitosios teršalų išmetimo normos, apskaičiuojamos pagal I priedo A dalies 1–4 punktus, nukrypti leidžiančią nuostatą, jei jis kartu su visomis jo susijusiomis įmonėmis atsakingas už nuo 10 000 iki 300 000 per kalendorinius metus Sąjungoje užregistruotų naujų lengvųjų automobilių.

Tokį prašymą gamintojas gali pateikti, kad nukrypti leidžianti nuostata būtų taikoma jam arba jam kartu su bet kuria jo susijusia įmone. Prašymas pateikiamas Komisijai ir jame nurodoma:

- a) visa 2 dalies a ir c punktuose minėta informacija, įskaitant, reikiamais atvejais, informaciją apie visas susijusias įmones;
- b) norma, kuri yra 45 % mažesnis kiekis, palyginti su vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu 2007 m., arba kai vienas bendras prašymas pateikiamas dėl kelių susijusių įmonių – vidutiniškai 45 % mažesnis kiekis, palyginti su šių įmonių vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu 2007 m.

Tuo atveju, kai nėra informacijos apie gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį 2007 m., Komisija, atsižvelgdama į geriausią esamą išmetamo CO₂ kiekio mažinimo technologiją, naudojamą panašios masės lengvuosiuose automobiliuose, ir į gaminamų automobilių tipo rinkos savybes, nustato lygiavertę mažinimo normą. Šia norma prašymą pateikęs asmuo vadovaujasi b punkto tikslais.

Komisija gamintojui suteikia nukrypti leidžiančią nuostatą, jei įrodyta, kad laikomasi šioje dalyje nurodytų nukrypti leidžiančios nuostatos kriterijų.

5. Gamintojas, kuriam pagal šį straipsnį taikoma nukrypti leidžianti nuostata, nedelsdamas praneša Komisijai apie visus pasikeitimus, kurie turi arba gali turėti įtakos jo atitikčiai nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo sąlygoms.
6. Jei remdamasi pranešimu pagal 5 dalį arba dėl kitų priežasčių Komisija mano, kad gamintojas nebeatitinka nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo sąlygų, Komisija nuo kitų kalendorinių metų sausio 1 d. nukrypti leidžiančią nuostatą atšaukia ir apie tai praneša gamintojui.
7. Jeigu gamintojas nepasiekia savo savitosios teršalų išmetimo normos, Komisija nustato gamintojui mokestį už viršytą taršos normą, kaip nurodyta 8 straipsnyje.
8. Komisijai pagal 16 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomos šio straipsnio 1–7 dalis papildančios taisyklės dėl kriterijų, kuriais nustatomos nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo sąlygos, aiškinimo, dėl prašymų turinio ir dėl savitojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo.

9. Prašymai taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą, įskaitant pagrindžiamąją informaciją, pranešimai pagal 5 dalį, atšaukimo dokumentai pagal 6 dalį ir bet koks mokesčio už viršytą taršos normą nustatymas pagal 7 dalį bei pagal 8 dalį patvirtintos priemonės skelbiami viešai pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1049/2001²⁰.

11 straipsnis

Ekologinės naujovės

1. Tiekėjo arba gamintojo prašymu atsižvelgiama į išmetamo CO₂ kiekį, sumažintą naudojant naujoviškas technologijas arba naujoviškų technologijų derinį („naujoviškų technologijų paketus“).

Į tokias technologijas atsižvelgiama tik tuo atveju, jeigu jos vertinamos pagal tokią metodiką, kurią naudojant galima gauti patikrinamus, atkartojamus ir palyginamus rezultatus.

Kai naudojamos tokios technologijos, gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis gali būti sumažintas ne daugiau kaip 7 g CO₂/km.

Komisija gali tikslinti ribą, galiosiančią nuo 2025 m., kad būtų atsižvelgta į technologijų pokyčius. Riba tikslinama pagal 16 straipsnį priimamais deleguotaisiais aktais.

2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos dėl 1 dalyje nurodytų naujoviškų technologijų arba naujoviškų technologijų paketų patvirtinimo procedūros. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šio reglamento 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Šios išsamios nuostatos turi būti grindžiamos toliau pateikiamais kriterijais, taikomais naujoviškoms technologijoms:

²⁰ 2001 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1049/2001 dėl galimybės visuomenei susipažinti su Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos dokumentais (OL L 145, 2001 5 31, p. 43).

- a) tiekėjas arba gamintojas turi būti atskaitingas už išmetamo CO₂ kiekio sumažinimą naudojant naujoviškas technologijas;
- b) naujoviškos technologijos turi turėti įrodytą indėlį mažinant išmetamo CO₂ kiekį;
- c) naujoviškoms technologijoms neturi būti taikomas standartinis bandymų ciklas matuojant CO₂ kiekį;
- d) naujoviškoms technologijoms neturi būti taikomos privalomos nuostatos dėl papildomų priemonių, skirtų laikytis 1 straipsnyje nurodyto 10 g CO₂/km sumažinimo, ir jos neturi būti privalomos pagal kitas Sąjungos teisės aktų nuostatas. Nuo 2025 m. sausio 1 d. šis kriterijus netaikomas oro kondicionavimo sistemų našumo didinimui.

- 3. Tiekėjas arba gamintojas, kuris prašo, kad priemonė būtų patvirtinta kaip naujoviška technologija arba naujoviškų technologijų paketas, pateikia Komisijai ataskaitą, įskaitant nepriklausomos sertifikuotos įstaigos atliktos patikros ataskaitą. Galimos tos priemonės ir kitos jau patvirtintos naujoviškos technologijos arba kito jau patvirtinto naujoviškų technologijų paketo sąveikos atveju ta sąveika nurodoma ataskaitoje, o patikros ataskaitoje įvertinama, kiek dėl tos sąveikos pakinta kiekviena priemone užtikrinamas išmetamų teršalų kiekio sumažinimas.
- 4. Komisija, remdamasi 2 dalyje nustatytais kriterijais, patvirtina išmetamų teršalų kiekio sumažinimą.

Tikrasis išmetamo CO₂ kiekis ir suvartojamos energijos kiekis

1. Komisija stebi ir vertina, kaip [...] pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 apskaičiuotos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes. Ji užtikrina, kad visuomenė būtų informuojama, kaip ilgainiui keičiasi verčių atitikimas.
2. Todėl Komisija turi užtikrinti, [...] kad toliau išvardytus parametrus, susijusius su lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių tikruoju išmetamo CO₂ kiekiu ir suvartojamos energijos kiekiu, Komisijai nuo 2021 m. sausio 1 d. reguliariai teiktų gamintojai ir nacionalinės institucijos arba atitinkamais atvejais tai būtų daroma pasitelkiant tiesioginį duomenų perdavimą iš transporto priemonių:
 - a) transporto priemonės identifikavimo numeris;
 - b) suvartotų degalų ir (arba) elektros energijos kiekis;
 - c) bendras nuvažiuotas atstumas;
 - d) iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių atveju – suvartotų degalų ir elektros energijos kiekis ir nuvažiuotas atstumas, paskirstytas pagal skirtingus važiavimo režimus.

Gautus duomenis Komisija tvarko taip, kad sukurtų anonimišką suvestinę duomenų bazę 1 dalies tikslais. Transporto priemonės identifikavimo numeriai naudojami tik duomenų tvarkymo tikslu ir nesaugomi ilgiau, nei būtina tam tikslui pasiekti.
3. [...] Išsamia [...] 2 dalyje nurodytų duomenų rinkimo ir tvarkymo procedūrą Komisija [...] priima įgyvendinimo aktais pagal 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

M₀ ir TM₀ verčių tikslinimas

1. I priedo A ir B dalyse nurodytos M₀ ir TM₀ vertės tikslinamos taip:
 - a) ne vėliau kaip 2020 spalio 31 d. M₀ skaičius I priedo A dalies 1–5 punktuose suderinamas su naujų lengvųjų automobilių vidutine parengtos naudoti transporto priemonės mase per praėjusius trejus (2017, 2018 ir 2019) kalendorinius metus. Naujoji M₀ vertė taikoma nuo 2022 m. sausio 1 d. iki 2024 m. gruodžio 31 d.
 - b) ne vėliau kaip 2022 m. spalio 31 d. M₀ skaičius I priedo B dalies 1–5 punktuose suderinamas su naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutine parengtos naudoti transporto priemonės mase per praėjusius trejus (2019, 2020 ir 2021) kalendorinius metus. Naujoji M₀ vertė taikoma 2024 m.;
 - c) ne vėliau kaip 2022 m. spalio 31 d. orientacinė 2025 m. TM₀ vertė nustatoma kaip atitinkama naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis 2021 m.;
 - d) ne vėliau kaip 2024 m. spalio 31 d., o paskui kas antrais metais, TM₀ skaičiai I priedo A ir B dalyse tikslinami pagal atitinkamą naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkį ankstesniais dvejais kalendoriniais metais pradedant nuo 2022 ir 2023 m. Atitinkama naujoji TM₀ vertė taikoma nuo kalendorinių metų, einančių po tikslinimo dienos, sausio 1 d.
2. Komisija patvirtina 1 dalyje nurodytas priemones priimdama deleguotuosius aktus pagal 16 straipsnį.

Peržiūra ir ataskaita

1. 2024 m. Komisija peržiūri [...] šio reglamento veiksmingumą [...], įskaitant paskatų mechanizmo dėl mažataršių ir netaršių transporto priemonių veikimą ir kitus šio reglamento aspektus [...] ir pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šios peržiūros rezultatų ataskaitą.
- 1a. 1 dalyje nurodytoje [...] ataskaitoje [...] Komisija apsveria, *inter alia*, kaip [...] pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 apskaičiuotos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes, kaip Sąjungos rinkoje diegiamos mažataršės ir netaršios transporto priemonės ir plėtojama baterijų įkrovimo punktų ir degalinių infrastruktūra, apie kurią pranešama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/94/ES²¹, be kita ko, kaip jos finansuojamos, [...] taip pat apsveria aspektus siekiant dar labiau palengvinti ekonomiškai perspektyvų ir socialiai teisingą perėjimą prie švaraus, konkurencingo ir įperkamo judumo Sąjungoje. Komisija taip pat nustato aiškia tolesnio lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo po 2030 m. kryptį siekiant ženkliai [...] prisidėti prie to, kad būtų pasiektas ilgalaikis Paryžiaus susitarimo tikslas.
- 1b. Kartu su 1 dalyje nurodyta ataskaita, kai tikslinga, pateikiamas pasiūlymas iš dalies keisti šį reglamentą, visų pirma dėl galimybės nustatyti lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų mažinimo tikslus 2040 m. ir vėliau.
2. Komisija atsižvelgia į vertinimus, atliktus pagal 12 straipsnį, ir, jei reikia, gali peržiūrėti Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nurodytą išmetamo CO₂ kiekio matavimo tvarką. Komisija visų pirma pateikia atitinkamus pasiūlymus pakoreguoti tą tvarką, kad būtų tinkamai atsižvelgiama į tikrąjį automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį.

²¹ 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).

3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato koreliacijos parametrus, būtinus, kad būtų atspindėti visi savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti taikomos reguliuojamosios bandymų procedūros, nurodytos Reglamente (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamente (EB) Nr. 692/2008 ir, jei taikoma, Reglamente (ES) 2017/1151, pakeičiai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šio reglamento 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
- 3a. Komisijai pagal 16 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų patikslintos I priede pateiktos formulės, taikant pagal [...] šio straipsnio 3 dalį patvirtiną metodiką, kartu užtikrinant, kad ankstesne ir nauja bandymų procedūromis gamintojams ir skirtingo naudingumo transporto priemonėms būtų nustatomi panašaus griežtumo išmetamų teršalų mažinimo reikalavimai.

15 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda [...] Klimato kaitos komitetas, įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos [reglamento (ES) [...]]²² [37 straipsnį]. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011²³.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.
3. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

²² Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) [.../...] dėl energetikos sąjungos valdymo (OL L ...).

²³ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

Įgaliojimų delegavimas

1. 7 straipsnio 7a dalyje [...], 10 straipsnio 8 dalyje, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje, 13 straipsnio 2 dalyje ir 14 straipsnio 3a dalyje [...] nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami [...] šešerių metų laikotarpiui [nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki šešerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
2. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 7 straipsnio 7a dalyje [...], 10 straipsnio 8 dalyje, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje, 13 straipsnio 2 dalyje ir 14 straipsnio 3a dalyje [...] nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

3. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
4. Pagal 7 straipsnio 7a dalį [...], 10 straipsnio 8 dalį, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą, 13 straipsnio 2 dalį ir 14 straipsnio 3a dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

17 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 715/2007 pakeitimas

Į Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 įrašomas šis 11a straipsnis:

„11a straipsnis

Naudojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų atitiktis

1. Kai bus priimtos ir įsigalios 2 dalyje nurodytos procedūros, tipo patvirtinimo institucijos, remdamosi derama reprezentatyviaja imtimi, tikrina, ar pradėtų naudoti transporto priemonių, kurių tipą jos patvirtino, išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertės atitinka atitikties liudijime įrašytas vertes.
2. Komisija pagal 15 straipsnio 2 dalį priima įgyvendinimo aktus ir jais nustato procedūras, kuriomis tikrinama naudojamų lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų verčių atitiktis.“

18 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 panaikinami 2020 m. sausio 1 d.

Nuorodos į panaikintus reglamentus laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal V priede pateiktą atitikmenų lentelę.

19 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Jis taikomas nuo 2020 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

Tarybos vardu

Pirmininkas

I PRIEDAS

A DALIS. LENGVŲJŲ AUTOMOBILIŲ SAVITOSIOS TERŠALŲ IŠMETIMO NORMOS

1. 2020 kalendoriniais metais kiekvieno naujo lengvojo automobilio savitasis išmetamo CO₂ kiekis nustatomas pagal šią formulę:

$$\text{Savitasis išmetamo CO}_2 \text{ kiekis} = 95 + a (M - M_0)$$

čia:

M	=	parengtos naudoti transporto priemonės masė kilogramais (kg)
M ₀	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. Savitoji teršalų išmetimo norma, kuri 2020 m. nustatoma gamintojui, apskaičiuojama kaip kiekvieno jo pagaminto naujo keleivinio automobilio, užregistruoto tais kalendoriniais metais, savitojo išmetamo CO₂ kiekio vidurkis.

3. 2021 m. gamintojo atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma apskaičiuojama taip:

$$\text{WLTP atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$
$$\text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

čia:

$WLTP_{CO_2}$	vidutinis savitasis išmetamo CO ₂ kiekis 2020 m., nustatytas pagal Komisijos reglamento (ES) 2017/1151 ²⁴ XXI priedą ir apskaičiuotas pagal šio reglamento 4 straipsnio 3 dalies antrą įtrauką, neįtraukiant CO ₂ kiekio sumažinimo dėl šio reglamento 5 ir 11 straipsnių taikymo;
NEDC _{CO2}	vidutinis savitasis išmetamo CO ₂ kiekis 2020 m., nustatytas pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2017/1153 ²⁵ ir apskaičiuotas pagal šio reglamento 4 straipsnio 3 dalies antrą įtrauką, neįtraukiant CO ₂ kiekio sumažinimo dėl šio reglamento 5 ir 11 straipsnių taikymo;
NEDC _{2020target}	2020 m. savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal šio priedo 1 ir 2 punktus.

4. 2021 –2024 kalendoriniais metais gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma skaičiuojama taip:

$$\text{Savitoji teršalų išmetimo norma} = WLTP_{\text{reference target}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

²⁴ 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 (OL L 175, 2017 7 7, p. 1).

²⁵ 2017 m. birželio 2 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/1152, kuriuo nustatoma dėl reglamentuojamos lengvųjų komercinių transporto priemonių bandymo procedūros pakeitimo reikalingų koreliacijos parametrų nustatymo metodika ir iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 293/2012 (OL L 175, 2017 7 7, p. 644).

čia:

$WLTP_{reference\ target}$	2021 m. WLTP atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 3 punktą;
a	yra 0,0333;
M_0	normos skaičiavimo metais užregistruotų naujų parengtų naudoti transporto priemonių vidutinė masė (M) kilogramais;
M_{2020}	1 379,88 2021 m. ir, kaip apibrėžta 13 straipsnio 1 dalies a punkte, 2022, 2023 ir 2024 m.
M_{2020}	2020 m. užregistruotų naujų parengtų naudoti transporto priemonių vidutinė masė (M) kilogramais;
$M_{0,2020}$	1379,88

5. Gamintojo, kuriam 2021 m. leista taikyti su savitąja NEDC grindžiama teršalų išmetimo norma susijusią nukrypti leidžiančią nuostatą, su ta nuostata siejama WLTP grindžiama norma apskaičiuojama taip:

$$\text{Derogation target}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right) WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

čia:

$WLTP_{CO_2}$	kaip apibrėžta 3 punkte;
$NEDC_{CO_2}$	kaip apibrėžta 3 punkte;
$NEDC_{2021target}$	2021 m. savitoji teršalų išmetimo norma, kurią pagal šio reglamento 10 straipsnį leido taikyti Komisija.

6. Nuo 2025 m. sausio 1 d. viso ES parko tikslai ir gamintojų savitosios CO₂ išmetimo normos apskaičiuojami taip:

6.0. Viso ES parko tikslas₂₀₂₁

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ yra kiekvienam atskiram gamintojui, kuriam pagal 4 punktą taikoma savitųjų teršalų išmetimo norma, nustatytų pamatinių verčių₂₀₂₁ vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal užregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičių.

Pamatinė vertė₂₀₂₁ kiekvienam gamintojui nustatoma taip:

pamatinė vertė₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2, measured}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020 target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

Čia:

$WLTP_{CO_2, measured}$

yra, kiekvieno gamintojo atveju, kiekvieno naujo 2020 m. užregistruoto lengvojo automobilio bendro išmatuoto išmetamo CO₂ kiekio vidurkis, kaip nustatyta ir pranešama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/1153 7 straipsnio a punkto 1 papunkčio b papunktį;

$NEDC_{2020 target}$ ir $NEDC_{CO_2}$

kaip apibrėžta 3 punkte;

$M_{\emptyset 2021}$

2021 m. užregistruotų gamintojo naujų parengtų naudoti lengvųjų automobilių vidutinė masė kilogramais (kg);

M_0

yra 1379,88²⁶

a , $M_{\emptyset 2020}$, $M_0, 2020$

kaip apibrėžta 4 punkte.

6.1. Viso ES parko 2025 ir 2030 m. tikslai

6.1.1. Viso ES parko 2025–2029 m. tikslas

Viso ES parko tikslas₂₀₂₅ = Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ · (1 - sumažinimo koeficientas₂₀₂₅)

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁

[...] kaip apibrėžta 6.0 punkte.

Sumažinimo koeficientas₂₀₂₅

tai sumažinimo koeficientas, nustatytas 1 straipsnio 4 dalies a punkte.

²⁶ taip pat kaip išdėstyta 4 punkte.

6.1.2. Viso ES parko tikslas nuo 2030 m.

Viso ES parko tikslas₂₀₃₀ = Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ · (1 - sumažinimo koeficientas₂₀₃₀)

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ [...] kaip apibrėžta 6.0 punkte.

Sumažinimo koeficientas₂₀₃₀ tai sumažinimo koeficientas, nustatytas 1 straipsnio 5 dalies a punkte.

6.2. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos 2025 m. ir vėliau

6.2.1. 2025–2029 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = Viso ES parko tikslas₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₅ – nustatytas pagal 6.1.1 punktą;

a₂₀₂₅ yra
$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

čia:

a₂₀₂₁ geriausiai tinkančios tiesės, nustatytos taikant mažiausiųjų kvadratų metodą pagal 2021 m. viso ES parko kiekvienos transporto priemonės bandomąją masę (aiškinamasis kintamasis) ir savitąjį išmetamo CO₂ kiekį (priklausomasis kintamasis), nuolydis;

vidutinis išmetamų teršalų kiekis₂₀₂₁

gamintojų, kurių savitoji teršalų išmetimo norma apskaičiuota pagal 4 punktą, visų 2021 m. užregistruotų naujų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis;

TM

visų atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų gamintojo naujų transporto priemonių bandomosios masės vidurkis kilogramais;

TM₀

vertė, nustatyta pagal 13 straipsnio 1 dalies d punktą

6.2.2. Nuo 2030 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = Viso ES parko tikslas₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₃₀ nustatytas pagal 6.1.2 punktą

a₂₀₃₀

yra

$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

čia:

a₂₀₂₁

geriausiai tinkančios tiesės, nustatytos taikant mažiausiųjų kvadratų metodą pagal 2021 m. viso ES parko kiekvienos transporto priemonės bandomąją masę (aiškinamasis kintamasis) ir savitąjį išmetamo CO₂ kiekį (priklausomasis kintamasis), nuolydis;

vidutinis išmetamų teršalų kiekis₂₀₂₁ gamintojų, kurių savitoji teršalų išmetimo norma apskaičiuota pagal 4 punktą, visų 2021 m. užregistruotų naujų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis;

TM

visų atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų gamintojo naujų transporto priemonių bandomosios masės vidurkis kilogramais;

TM₀

vertė, nustatyta pagal 13 straipsnio 1 dalies d punktą

6.3. Savitoji teršalų išmetimo norma 2025 m. ir vėliau

Savitoji teršalų išmetimo norma = atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma mažataršių ir netaršių transporto priemonių (MNTP) koeficientas

Čia:

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma atskaitos savitoji CO₂ išmetimo norma, 2025–2029 laikotarpiu nustatyta pagal 6.2.1 punktą, o 2030 m. ir vėliau – pagal 6.2.2 punktą;

MNTP koeficientas $(1 + y - x)$, nebent ši suma būtų didesnė už 1,05 arba mažesnė už 1,0 – tuomet MNTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba 1,0.

Čia:

y užregistruotų gamintojo naujų lengvųjų automobilių dalis, kurią sudaro mažataršės ir netaršios transporto priemonės, apskaičiuojama bendrą mažataršių ir netaršių transporto priemonių skaičių, kurį nustatant kiekviena iš jų skaičiuojama kaip MNTP_{specific} pagal toliau pateiktą formulę, padalijus iš bendro atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų lengvųjų automobilių skaičiaus;

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{specific\ emissions \cdot 0,5}{50} \right)$$

x 15 proc. 2025–2029 m. ir [...] [35] proc. 2030 m. ir vėliau.

B DALIS. LENGVŲJŲ KOMERCINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ IŠMETAMO SAVITOSIOS CO₂ KIEKIO IŠMETIMO NORMOS

1. 2020 m. kiekvienos lengvosios komercinės transporto priemonės savitasis išmetamo CO₂ kiekis apskaičiuojamas pagal šią formulę:

$$\text{Savitasis išmetamo CO}_2 \text{ kiekis} = 147 + a (M - M_0)$$

Čia:

M	=	parengtos naudoti transporto priemonės masė kilogramais (kg);
M ₀	=	1 766,4
a	=	0,096.

2. Savitoji teršalų išmetimo norma, kuri 2020 m. nustatoma gamintojui, apskaičiuojama kaip visų jo pagamintų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, užregistruotų tais kalendoriniais metais, savitojo išmetamo CO₂ kiekio vidurkis.

3. 2021 m. gamintojo atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma apskaičiuojama taip:

$$\text{WLTP atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) \text{ čia:}$$

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis 2020 m., nustatytas pagal Komisijos reglamento (ES) 2017/1151 XXI priedą, neįtraukiant CO₂ kiekio sumažinimo dėl šio reglamento 11 straipsnio taikymo;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis 2020 m., nustatytas pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2017/1152, neįtraukiant CO₂ kiekio sumažinimo dėl šio reglamento 11 straipsnio taikymo;

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ 2020 m. savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal šio priedo 1 ir 2 punktus.

4. 2021 –2024 kalendoriniais metais gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma skaičiuojama taip:

$$\text{Savitoji teršalų išmetimo norma} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

čia:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$	2021 m. WLTP atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 3 punktą;
a	yra 0,096;
M_{θ}	atitinkamais normos skaičiavimo metais užregistruotų naujų lengvųjų komercinių parengtų naudoti transporto priemonių vidutinė masė (M) kilogramais;
M_0	1 766,4 2020 m.; 2021, 2022 ir 2023 m. – vertė, patvirtinta pagal Reglamento (ES) Nr. 510/2011 13 straipsnio 5 dalį, o 2024 m. – vertė, patvirtinta pagal šio reglamento 13 straipsnio 1 dalies b punktą;
$M_{\theta 2020}$	2020 m. užregistruotų naujų lengvųjų komercinių parengtų naudoti transporto priemonių vidutinė masė (M) kilogramais;
$M_{0,2020}$	1 766,4.

5. Gamintojo, kuriam 2021 m. leista taikyti su savitąja NEDC grindžiama teršalų išmetimo norma susijusią nukrypti leidžiančią nuostatą, su ta nuostata siejama WLTP grindžiama norma apskaičiuojama taip:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

čia:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	kintamasis $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ kaip apibrėžta 3 punkte;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	kintamasis $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ kaip apibrėžta 3 punkte;
$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$	2021 m. savitoji teršalų išmetimo norma, kurią pagal šio reglamento 10 straipsnį leido taikyti Komisija.

6. Nuo 2025 m. sausio 1 d. viso ES parko tikslai ir gamintojų savitosios CO₂ išmetimo normos apskaičiuojami taip:

6.0. Viso ES parko tikslas₂₀₂₁

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ yra kiekvienam atskiram gamintojui, kuriam pagal 4 punktą taikoma savitoji teršalų išmetimo norma, nustatytų pamatinių verčių₂₀₂₁ vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių.

Pamatinė vertė₂₀₂₁ kiekvienam gamintojui nustatoma taip:

pamatinė vertė₂₀₂₁ = WLTP_{CO₂,measured} ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

Čia:

WLTP_{CO₂,measured}

yra, kiekvieno gamintojo atveju, kiekvienos naujos 2020 m. užregistruotos lengvosios komercinės transporto priemonės bendro išmatuoto išmetamo CO₂ kiekio vidurkis, kaip nustatyta ir pranešama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/1152 7 straipsnio a punkto 1 papunkčio b papunktį;

NEDC_{2020target} ir NEDC_{CO₂}

kaip apibrėžta 3 punkte;

M_{∅2021}

2021 m. užregistruotų gamintojo naujų parengtų naudoti lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinė masė kilogramais (kg);

M₀

M₀ vertė, apibrėžta 4 punkte 2021 metams;

a, M_{∅2020}, M_{0,2020}

kaip apibrėžta 4 punkte.

6.1. Viso ES parko 2025 ir 2030 m. tikslai

6.1.1. Viso ES parko 2025–2029 m. tikslas

$$\text{Viso ES parko tikslas}_{2025} = \text{Viso ES parko tikslas}_{2021} \cdot (1 - \text{sumažinimo koeficientas}_{2025})$$

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ [...] kaip apibrėžta 6.0 punkte.

Sumažinimo koeficientas₂₀₂₅ sumažinimo koeficientas, nustatytas 1 straipsnio 4 dalies b punkte.

6.1.2. Viso ES parko tikslas nuo 2030 m.

$$\text{Viso ES parko tikslas}_{2030} = \text{Viso ES parko tikslas}_{2021} \cdot (1 - \text{sumažinimo koeficientas}_{2030})$$

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ [...] kaip apibrėžta 6.0 punkte.

Sumažinimo koeficientas₂₀₃₀ sumažinimo koeficientas, nustatytas 1 straipsnio 5 dalies b punkte.

6.2. Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma 2025 m. ir vėliau

6.2.1. 2025–2029 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = Viso ES parko tikslas₂₀₂₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₅ nustatytas pagal 6.1.1 punktą

α a_{2025} , kai užregistruotų gamintojo naujų transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM_0 , nustatytą pagal 13 straipsnio 1 dalies d punktą, ir a_{2021} , kai užregistruotų gamintojo naujų transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM_0 , nustatytą pagal 13 straipsnio 1 dalies d punktą;

čia:

$$a_{2025} = \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

a_{2021} geriausiai tinkančios tiesės, nustatytos taikant mažiausiųjų kvadratų metodą pagal 2021 m. viso ES parko kiekvienos užregistruotos naujos transporto priemonės bandomąją masę (aiškinamasis kintamasis) ir savitąjį išmetamo CO₂ kiekį (priklausomasis kintamasis), nuolydis;

vidutinis išmetamų teršalų kiekis₂₀₂₁

gamintojų, kurių savitoji teršalų išmetimo norma apskaičiuota pagal 4 punktą, visų 2021 m. užregistruotų naujų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis;

TM visų atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų gamintojo naujų transporto priemonių bandomosios masės vidurkis kilogramais;

TM₀ vertė, nustatyta pagal 13 straipsnio 1 dalies d punktą;

6.2.2. Nuo 2030 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = Viso ES parko tikslas₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₃₀ nustatytas pagal 6.1.2 punktą

α a_{2030} , kai užregistruotų gamintojo naujų transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM_0 , nustatytą pagal 13 straipsnio 1 dalies d punktą, ir a_{2021} , kai užregistruotų gamintojo naujų transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM_0 , nustatytą pagal 13 straipsnio 1 dalies d punktą;

čia:

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

a_{2021} geriausiai tinkančios tiesės, nustatytos taikant mažiausiųjų kvadratų metodą pagal 2021 m. viso ES parko kiekvienos užregistruotos naujos transporto priemonės bandomąją masę (aiškinamasis kintamasis) ir savitąjį išmetamo CO₂ kiekį (priklausomasis kintamasis), nuolydis;

vidutinis išmetamų teršalų kiekis₂₀₂₁

gamintojų, kurių savitoji teršalų išmetimo norma apskaičiuota pagal 4 punktą, visų 2021 m. užregistruotų naujų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis;

TM visų atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų gamintojo naujų transporto priemonių bandomosios masės vidurkis kilogramais;

TM₀ vertė, nustatyta pagal 13 straipsnio 1 dalies d punktą;

6.3. Savitoji teršalų išmetimo norma 2025 m. ir vėliau

6.3.1. 2025–2029 m.

Savitoji teršalų išmetimo norma = (atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – viso ES parko tikslas₂₀₂₅)) · MNTP koeficientas

Čia:

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma gamintojo atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 6.2.1 punktą;

$\emptyset_{\text{targets}}$ visų gamintojų pagal 6.2.1 punktą nustatytų atskaitos savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal užregistruotų kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių;

MNTP koeficientas $(1 + y - x)$, nebent ši suma būtų didesnė už 1,05 arba mažesnė už 1,0 – tuomet MNTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba 1,0.

Čia:

y užregistruotų gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių dalis, kurią sudaro mažataršės ir netaršios transporto priemonės, apskaičiuojama bendrą mažataršių ir netaršių transporto priemonių skaičių, kurį nustatant kiekviena iš jų skaičiuojama kaip $MNTP_{\text{specific}}$ pagal toliau pateiktą formulę, padalijus iš bendro atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičiaus;

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x = 15 proc.

6.3.2. 2030 m. ir vėliau

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

Čia:

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

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

MNTP koeficientas $(1 + y - x)$, nebent ši suma būtų didesnė už 1,05 arba mažesnė už 1,0 – tuomet MNTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba 1,0.

Čia:

y užregistruotų gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių dalis, kurią sudaro mažataršės ir netaršios transporto priemonės, apskaičiuojama bendrą mažataršių ir netaršių transporto priemonių skaičių, kurį nustatant kiekviena iš jų skaičiuojama kaip $MNTP_{\text{specific}}$ pagal toliau pateiktą formulę, padalijus iš bendro atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičiaus;

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x = 30 proc.

II PRIEDAS

NAUJŲ LENGVŲJŲ AUTOMOBILIŲ IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKIO STEBĖSENA IR ATASKAITŲ TEIKIMAS

A DALIS. Duomenų apie naujus keleivinius automobilius rinkimas ir išmetamo CO₂ kiekio stebėsenai reikiamos informacijos nustatymas

1. Kiekvienais kalendoriniais metais valstybės narės renka šiuos duomenis apie kiekvieną naują lengvąjį automobilį, kuris jų teritorijoje užregistruojamas kaip M1 transporto priemonė:

- a) gamintojas;
- b) tipo patvirtinimo numeris ir jo plėtinys;
- c) tipas, variantas ir modifikacija (kai tinkama);
- d) markė ir komercinis pavadinimas;
- e) patvirtinto tipo transporto priemonės kategorija;
- f) bendras užregistruotų naujų transporto priemonių skaičius;
- g) parengtos naudoti transporto priemonės masė;
- h) savitasis išmetamo CO₂ kiekis (NEDC ir WLTP);
- i) automobilio ratų apibrėžtas jo plotas: važiuoklės bazė, vairuojamosios ašies tarpuvėžio plotis ir kitos ašies tarpuvėžio plotis;
- j) degalų tipas ir degalų režimas;
- k) variklio darbinis tūris;
- l) elektros energijos suvartojimas;
- m) naujoviškos technologijos arba naujoviškų technologijų grupės kodas ir išmetamo CO₂ kiekio sumažėjimas dėl tos technologijos (NEDC ir WLTP);
- n) didžiausioji naudingoji galia;
- o) transporto priemonės identifikavimo numeris;
- p) WLTP bandomoji masė;
- q) nuokrypio ir patikros faktoriai, nurodyti Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/1153 I priedo 3.2.8 punkte;
- r) užregistruotos transporto priemonės kategorija;

- s) transporto priemonių šeimos identifikavimo numeris;
- t) elektrinė rida, jei taikoma.

Valstybės narės pagal 7 straipsnį Komisijai B dalies 2 skirsnyje nurodyta forma pateikia visus šiame punkte išvardytus parametrus.

2. 1 punkte nurodyti duomenys imami iš atitinkamo lengvojo automobilio gamintojo išduoto atitikties liudijimo. Dviejų rūšių degalais (benzinu ir dujomis) varomų transporto priemonių, kurių atitikties liudijime nurodytos savitojo išmetamo CO₂ kiekio vertės abiejų rūšių degalams, atveju valstybės narės naudoja tik dujoms nurodytą vertę.

3. Valstybės narės kiekvienais kalendoriniais metais nustato:

- a) bendrą užregistruotų naujų lengvųjų automobilių, kuriems taikomas ES tipo patvirtinimas, skaičių;
- b) bendrą užregistruotų naujų individualiai patvirtintų lengvųjų automobilių skaičių;
- c) bendrą užregistruotų naujų lengvųjų automobilių, tvirtinamų mažomis serijomis nacionaliniu lygmeniu, skaičių.

B DALIS. Duomenų perdavimo forma

Kiekvienais metais A dalies 1 ir 3 punktuose nurodytą informaciją valstybės narės perduoda tokia forma:

1 skirsnis. Suvestiniai stebėsenos duomenys

Valstybė narė ²⁷	
Metai	
Bendras užregistruotų naujų lengvųjų automobilių, kuriems taikomas EB tipo patvirtinimas, skaičius	
Bendras užregistruotų naujų individualiai patvirtintų lengvųjų automobilių skaičius	
Bendras užregistruotų naujų lengvųjų automobilių, tvirtinamų mažomis serijomis nacionaliniu lygmeniu, skaičius	

²⁷ ISO 3166 dviraizdžiai kodai, išskyrus Graikijos ir Jungtinės Karalystės, kurių kodai yra atitinkamai EL ir UK.

2 skirsnis. Išsamūs stebėsenos duomenys. Vienos transporto priemonės įrašas

Nuoroda į A dalies 1 punktą	Išsamūs kiekvienos užregistruotos transporto priemonės duomenys
a)	Gamintojo pavadinimas (standartinis ES pavadinimas)
	Gamintojo pavadinimas (nurodytas pirminės įrangos gamintojo deklaracijoje)
	Gamintojo pavadinimas, nurodytas valstybės narės registre ¹
b)	Tipo patvirtinimo numeris ir jo plėtinys
c)	Tipas
	Variantas
	Modifikacija
d)	Markė ir komercinis pavadinimas
e)	Patvirtinto tipo transporto priemonės kategorija
f)	Bendras užregistruotų naujų transporto priemonių skaičius
g)	Parengtos naudoti transporto priemonės masė
h)	Savitasis išmetamo CO ₂ kiekis (bendras)
	NEDC vertė – iki 2020 m. gruodžio 31 d., išskyrus transporto priemonės, kurioms taikomas 5 straipsnis ir pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/1153 5 straipsnį NEDC vertė naudojama iki 2022 m. gruodžio 31 d.
	Savitasis išmetamo CO ₂ kiekis (bendras) WLTP vertė
i)	Važiuklės bazė
	Vairuojamosios ašies (pirmos ašies) tarpuvėžio plotis
	Kitos ašies (antros ašies) tarpuvėžio plotis

j)	Degalų tipas
	Degalų režimas
k)	Variklio darbinis tūris (cm ³)
l)	Elektros energijos suvartojimas (Wh/km)
m)	Ekologinės (-ių) naujovės (-ių) kodas (-ai)
	Bendras NEDC išmetamo CO ₂ kiekio sumažėjimas dėl ekologinės (-ių) naujovės (-ių) iki 2020 m. imtinai
	Bendras WLTP išmetamo CO ₂ kiekio sumažėjimas dėl ekologinės (-ių) naujovės (-ių)
n)	Didžiausia naudingoji galia
o)	Transporto priemonės identifikavimo numeris
p)	WLTP bandomoji masė
q)	Nuokrypio faktorius De (jei žinomas)
	Patikros faktorius (jei žinomas)
r)	Užregistruotos transporto priemonės kategorija
s)	Transporto priemonių šeimos identifikavimo numeris
t)	Elektrinė rida, jei taikoma

Pastabos

¹ Jei transporto priemonei taikomas patvirtinimas mažomis serijomis nacionaliniu lygmeniu (NSS) arba individualus patvirtinimas (IVA), skiltyje „Gamintojo pavadinimas, nurodytas valstybės narės registre“ nurodomas gamintojo pavadinimas, o skiltyje „Gamintojo pavadinimas (standartinis ES pavadinimas“ – atitinkamai „AA-NSS“ arba „AA-IVA“.

III PRIEDAS

LENGVŲJŲ KOMERCINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKIO STEBĖSENA IR ATASKAITŲ TEIKIMAS

A. Duomenų apie naujas lengvasias komercines transporto priemones rinkimas ir išmetamo CO₂ kiekiui stebėti būtinos informacijos nustatymas

1. Išsamūs duomenys

1.1. Komplektinės transporto priemonės, registruojamos kaip N₁ kategorijos transporto priemonės

Apie EB patvirtinto tipo komplektines transporto priemones, kurios registruojamos kaip N₁ kategorijos transporto priemonės, valstybės narės kiekvienais kalendoriniais metais registruoja šiuos išsamius kiekvienos jų teritorijoje pirmą kartą registruojamos naujos lengvosios komercinės transporto priemonės duomenis:

- a) gamintojas;
- b) tipo patvirtinimo numeris ir jo plėtinys;
- c) tipas, variantas ir modifikacija;
- d) markė;
- e) patvirtinto tipo transporto priemonės kategorija;
- f) užregistruotos transporto priemonės kategorija;
- g) savitasis išmetamo CO₂ kiekis (NEDC ir WLTP);
- h) parengtos naudoti transporto priemonės masė;
- i) didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė;
- j) automobilio ratų apibrėžtas jo plotas: važiuoklės bazė, vairuojamosios ašies tarpuvėžio plotis ir kitos ašies tarpuvėžio plotis;
- k) degalų tipas ir degalų režimas;
- l) variklio darbinis tūris;
- m) elektros energijos suvartojimas;
- n) naujoviškos technologijos arba naujoviškų technologijų grupės kodas ir išmetamo CO₂ kiekio sumažėjimas dėl tos technologijos (NEDC ir WLTP);

- o) transporto priemonės identifikavimo numeris;
- p) WLTP bandomoji masė;
- q) nuokrypio ir patikros faktoriai, nurodyti Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/1152 I priedo 3.2.8 punkte;
- r) transporto priemonių šeimos identifikavimo numeris, nustatytas pagal Reglamento (ES) 2017/1151 XXI priedo 5.0 punktą;
- s) elektrinė rida, jei taikoma.

Valstybės narės pagal 7 straipsnį Komisijai pateikia visus šiame punkte išvardytus parametrus šio priedo C dalies 2 skirsnyje nurodyta forma.

1.2. Pakopinio patvirtinimo transporto priemonės, registruojamos kaip N₁ kategorijos transporto priemonės

Apie pakopinio patvirtinimo transporto priemones, registruojamas kaip N₁ kategorijos transporto priemones, valstybės narės kiekvienais kalendoriniais metais registruoja šiuos išsamius duomenis:

- a) bazinės (nekomplektinės) transporto priemonės – 1.1 punkto a, b, c, d, e, g, h, i, n ir o papunkčiuose nurodytus duomenis; vietoje h ir i punktuose nurodytų duomenų gali būti registruojama standartinė papildoma masė, nurodyta pateikiant Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.17.2 punkte nurodytą informaciją tipui patvirtinti;
- b) bazinės (komplektinės) transporto priemonės – 1.1 punkto a, b, c, d, e, g, h, i, n ir o papunkčiuose nurodytus duomenis;
- c) sukomplektuotos transporto priemonės – 1.1 punkto a, f, g, h, j, k, l, m ir o papunkčiuose nurodytus duomenis.

Jei negalima pateikti kurių nors iš šio punkto a ir b papunkčiuose nurodytų bazinės transporto priemonės duomenų, valstybė narė vietoj jų pateikia sukomplektuotos transporto priemonės duomenis.

Sukomplektuotų N₁ kategorijos transporto priemonių duomenys pateikiami C dalies 2 skirsnyje nurodyta forma.

1.1 punkto o papunktyje nurodytas transporto priemonės identifikavimo numeris viešai neskelbiamas.

- 2. 1 punkte nurodyti duomenys imami iš atitinkamo lengvojo automobilio gamintojo išduoto atitikties liudijimo. Dviejų rūšių degalais (benzinu ir dujomis) varomų transporto priemonių, kurių atitikties liudijime nurodytos savitojo išmetamo CO₂ kiekio vertės abiejų rūšių degalams, atveju valstybės narės naudoja tik dujoms nurodytą vertę.

3. Valstybės narės kiekvienais kalendoriniais metais nustato:

- a) bendrą užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms taikomas EB tipo patvirtinimas, skaičių;
- b) bendrą užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms taikomas pakopinis tipo patvirtinimas, skaičių, jei jis žinomas;
- c) bendrą užregistruotų naujų individualiai patvirtintų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių;
- d) bendrą užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, patvirtintų mažomis serijomis nacionaliniu lygmeniu, skaičių.

B. Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos informacijos nustatymo metodika

Stebėsenos informacija, kurią valstybės narės privalo nustatyti pagal šio priedo A dalies 1 ir 3 punktus, nustatoma pagal šioje dalyje aprašytą metodiką.

1. Užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius

Valstybės narės nustato naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, užregistruotų jų teritorijoje atitinkamais stebėsenos metais, skaičių, atskirai nustatydamos EB patvirtinto tipo transporto priemonių, individualiai patvirtintų transporto priemonių, nacionaliniu lygiu patvirtintų mažų serijų transporto priemonių ir, jei žinomas, pakopinio patvirtinimo transporto priemonių skaičių.

2. Sukomplektuotos transporto priemonės

Pakopinio komplektavimo transporto priemonių atveju, sukomplektuotos transporto priemonės savitasis išmetamo CO₂ kiekis yra skiriamas bazinės transporto priemonės gamintojui.

Siekdama užtikrinti sukomplektuotų transporto priemonių pavyzdines išmetamo CO₂ kiekio, degalų naudojimo efektyvumo ir masės vertes ir neužkraudama per didelės naštos bazinės transporto priemonės gamintojui, Komisija pasiūlo specialią stebėsenos procedūrą ir, kai tinkama, padaro būtinus atitinkamų tipo patvirtinimo teisės aktų pakeitimus.

Nepaisant to, kad 2020 m. savitosios teršalų išmetimo normos skaičiavimo pagal I priedo B dalies 2 punktą tikslais pagal šio priedo C dalį nurodoma standartinė papildoma masė, kai šios masės nustatyti negalima, 7 straipsnio 4 dalyje nurodytą savitąją teršalų išmetimo normą galima preliminariai apskaičiuoti pagal sukomplektuotos parengtos naudoti transporto priemonės masę.

Kai bazinė transporto priemonė yra komplektinė, savitoji teršalų išmetimo norma skaičiuojama pagal parengtos naudoti tos transporto priemonės masę. Tačiau, kai tos masės nustatyti negalima, savitąją teršalų išmetimo normą galima preliminariai apskaičiuoti pagal sukomplektuotos parengtos naudoti transporto priemonės masę.

C. Duomenų perdavimo forma

Kiekvienais metais A dalies 1 ir 3 punktuose nurodytą informaciją valstybės narės perduoda tokia forma:

<i>1 skirsnis. Suvestiniai stebėsenos duomenys</i>	
Valstybė narė ²⁸	
Metai	
Bendras užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms taikomas EB tipo patvirtinimas, skaičius	
Bendras užregistruotų naujų individualiai patvirtintų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius	
Bendras užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, patvirtintų mažomis serijomis nacionaliniu lygmeniu, skaičius	
Bendras užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms taikomas pakopinis tipo patvirtinimas, skaičius (jei žinomas)	

²⁸ ISO 3166 dviraidžiai kodai, išskyrus Graikijos ir Jungtinės Karalystės, kurių kodai yra atitinkamai EL ir UK.

2 skirsnis. Išsamūs stebėsenos duomenys. Vienos transporto priemonės įrašas	
Nuoroda į A dalies 1.1 skirsnį	Išsamūs kiekvienos užregistruotos transporto priemonės duomenys ⁽¹⁾
a)	Gamintojo pavadinimas (standartinis ES pavadinimas) ⁽²⁾
	Gamintojo pavadinimas (nurodytas pirminės įrangos gamintojo deklaracijoje)
	KOMPLEKTINĖ TRANSPORTO PRIEMONĖ/BAZINĖ TRANSPORTO PRIEMONĖ ⁽³⁾
	Gamintojo pavadinimas (nurodytas pirminės įrangos gamintojo deklaracijoje)
	SUKOMPLEKTUOTA TRANSPORTO PRIEMONĖ ⁽³⁾
	Gamintojo pavadinimas, nurodytas valstybės narės registre ⁽²⁾
b)	Tipo patvirtinimo numeris ir jo plėtinys
c)	Tipas
	Variantas
	Modifikacija
d)	Markė
e)	Patvirtinto tipo transporto priemonės kategorija
f)	Užregistruotos transporto priemonės kategorija
g)	Savitasis išmetamo CO ₂ kiekis (bendras) NEDC vertė iki 2020 m. gruodžio 31 d.
	Savitasis išmetamo CO ₂ kiekis (bendras) WLTP vertė
h)	Parengtos naudoti transporto priemonės masė BAZINĖ TRANSPORTO PRIEMONĖ
	Parengtos naudoti transporto priemonės masė SUKOMPLEKTUOTA TRANSPORTO PRIEMONĖ/KOMPLEKTINĖ TRANSPORTO PRIEMONĖ
i) ⁽⁴⁾	Didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė

j)	Važiuklės bazė
	Vairuojamosios ašies (pirmos ašies) tarpuvėžio plotis
	Kitos ašies (antros ašies) tarpuvėžio plotis
k)	Degalų tipas
	Degalų režimas
l)	Variklio darbinis tūris (cm ³)
m)	Elektros energijos suvartojimas (Wh/km)
n)	Ekologinės (-ių) naujovės (-ių) kodas (-ai)
	Bendras NEDC išmetamo CO ₂ kiekio sumažėjimas dėl ekologinės (-ių) naujovės (-ių) iki 2020 m. imtinai
	Bendras WLTP išmetamo CO ₂ kiekio sumažėjimas dėl ekologinės (-ių) naujovės (-ių)
o)	Transporto priemonės identifikavimo numeris
p)	WLTP bandomoji masė
q)	Nuokrypio faktorius De (jei žinomas)
	Patikros faktorius (jei žinomas)
r)	Transporto priemonių šeimos identifikavimo numeris
s)	Elektrinė rida, jei žinoma
Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.17.2 punktas ²⁹	Standartinė papildoma masė (kai taikoma pakopinio patvirtinimo transporto priemonėms)

²⁹ Nurodant pakopinio patvirtinimo transporto priemonės duomenis, vietoje parengtos naudoti bazinės transporto priemonės masės ir didžiausios techniškai leidžiamos pakrautos bazinės transporto priemonės masės gali būti nurodoma standartinė papildoma masė, nurodyta pagal Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.17.2 punktą pateikiant informaciją tipui patvirtinti.

Pastabos

1. Jei, pateikiant pakopinio patvirtinimo transporto priemonių duomenis, negalima pateikti bazinės transporto priemonės duomenų, valstybė narė pateikia bent šioje formoje nurodytus sukomplektuotos transporto priemonės duomenis.
2. Jei transporto priemonei taikomas patvirtinimas mažomis serijomis nacionaliniu lygmeniu (NSS) arba individualus patvirtinimas (IVA), skiltyje „Gamintojo pavadinimas, nurodytas valstybės narės registre“ nurodomas gamintojo pavadinimas, o skiltyje „Gamintojo pavadinimas (standartinis ES pavadinimas“ – atitinkamai „AA-NSS“ arba „AA-IVA“.
3. Nurodomas pakopinio patvirtinimo transporto priemonės bazinės (nekomplektinės / komplektinės) transporto priemonės gamintojas. Jei bazinės transporto priemonės gamintojas nežinomas, nurodomas tik sukomplektuotos transporto priemonės gamintojas.
4. Nurodoma pakopinio patvirtinimo transporto priemonės bazinės transporto priemonės didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė.
5. Nurodant pakopinio patvirtinimo transporto priemonės duomenis, vietoje parengtos naudoti bazinės transporto priemonės masės ir didžiausios techniškai leidžiamos pakrautos bazinės transporto priemonės masės gali būti nurodoma standartinė papildoma masė, nurodyta pagal Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.17.2 punktą pateikiant informaciją tipui patvirtinti.

IV PRIEDAS

Panaikinamų reglamentų ir jų vėlesnių pakeitimų sąrašas

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009	OL L 140, 2009 6 5, p. 1
Komisijos reglamentas (ES) Nr. 397/2013	OL L 120, 2013 5 1, p. 4
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 333/2014	OL L 103, 2014 4 5, p. 15
Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2015/6	OL L 3, 2015 1 7, p. 1
Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2017/1502	OL L 221, 2017 8 26, p. 4
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 510/2011	OL L 145, 2011 5 31, p. 1
Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 205/2012	OL L 72, 2012 3 10, p. 2
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 253/2014	OL L 84, 2014 3 20, p. 38
Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 404/2014	OL L 121, 2014 4 24, p. 1
Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2017/748	OL L 113, 2017 4 29, p. 9
Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2017/1499	OL L 219, 2017 8 25, p. 1

V PRIEDAS

ATITIKMENŲ LENTELĖ

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009,	Reglamentas (ES) Nr. 510/2011	Šis reglamentas
1 straipsnio pirma pastraipa	1 straipsnio 1 dalis	1 straipsnio 1 dalis
1 straipsnio antra pastraipa	1 straipsnio 2 dalis	1 straipsnio 2 dalis
1 straipsnio trečia pastraipa	–	1 straipsnio 3 dalis
–	–	1 straipsnio 4 dalis
2 straipsnio 1 dalis	2 straipsnio 1 dalis	2 straipsnio 1 dalis
2 straipsnio 2 dalis	2 straipsnio 2 dalis	2 straipsnio 2 dalis
2 straipsnio 3 dalis	2 straipsnio 3 dalis	2 straipsnio 3 dalis
2 straipsnio 4 dalis	2 straipsnio 4 dalis	2 straipsnio 4 dalis
3 straipsnio 1 dalies įžanginė frazė	3 straipsnio 1 dalies įžanginė frazė	3 straipsnio 1 dalies įžanginė frazė
3 straipsnio 1 dalies a ir b punktai	3 straipsnio 1 dalies a ir b punktai	3 straipsnio 1 dalies a ir b punktai
–	3 straipsnio 1 dalies c, d ir e punktai	3 straipsnio 1 dalies c, d ir e punktai
3 straipsnio 1 dalies c ir d punktai	3 straipsnio 1 dalies f ir g punktai	3 straipsnio 1 dalies f ir g punktai
3 straipsnio 1 dalies e punktas	3 straipsnio 1 dalies j punktas	–
3 straipsnio 1 dalies f ir g punktai	3 straipsnio 1 dalies h ir i punktai	3 straipsnio 1 dalies h ir i punktai
–	–	3 straipsnio 1 dalies j, k ir l punktai
3 straipsnio 1 dalies k punktas	–	–
3 straipsnio 2 dalis	3 straipsnio 2 dalis	3 straipsnio 2 dalis
4 straipsnio 1 dalis	–	–

–	–	4 straipsnio 1 dalies įžanginė frazė
–	–	4 straipsnio 1 dalies a punktas
–	4 straipsnio pirma pastraipa	4 straipsnio 1 dalies b punktas
–	–	4 straipsnio 1 dalies c punktas
–	4 straipsnio antra pastraipa	4 straipsnio 2 dalis
4 straipsnio antra pastraipa	4 straipsnio trečia pastraipa	4 straipsnio 3 dalis
5 straipsnis	5 straipsnis	–
5a straipsnis	–	5 straipsnis
6 straipsnis	6 straipsnis	–
7 straipsnio 1 dalis	7 straipsnio 1 dalis	6 straipsnio 1 dalis
7 straipsnio 2 dalies a, b ir c punktai	7 straipsnio 2 dalies a, b ir c punktai	6 straipsnio 2 dalies a, b ir c punktai
–	–	6 straipsnio 2 dalies d punktas
7 straipsnio 3 dalis	7 straipsnio 3 dalis	6 straipsnio 3 dalis
7 straipsnio 4 dalis	7 straipsnio 4 dalis	6 straipsnio 4 dalis
7 straipsnio 5 dalis	7 straipsnio 5 dalis	6 straipsnio 5 dalis
7 straipsnio 6 dalis	7 straipsnio 6 dalis	6 straipsnio 6 dalis
7 straipsnio 7 dalis	7 straipsnio 7 dalis	6 straipsnio 7 dalis
8 straipsnio 1 dalis	8 straipsnio 1 dalis	7 straipsnio 1 dalis
8 straipsnio 2 dalis	8 straipsnio 2 dalis	7 straipsnio 2 dalis
8 straipsnio 3 dalis	8 straipsnio 3 dalis	7 straipsnio 3 dalis
8 straipsnio 4 dalies pirma ir antra pastraipos	8 straipsnio 4 dalies pirma ir antra pastraipos	7 straipsnio 4 dalies pirma ir antra pastraipos

8 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa	–	7 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa
8 straipsnio 5 dalies pirma pastraipa	8 straipsnio 5 dalis	7 straipsnio 5 dalies pirma pastraipa
8 straipsnio 5 dalies antra pastraipa	8 straipsnio 6 dalis	–
8 straipsnio 6 dalis	8 straipsnio 7 dalis	–
8 straipsnio 7 dalis	–	7 straipsnio 6 dalies pirma pastraipa
–	–	7 straipsnio 6 dalies antra pastraipa
–	8 straipsnio 8 dalis	–
8 straipsnio 8 dalis	–	–
8 straipsnio 9 dalis	8 straipsnio 9 dalis	7 straipsnio 7 dalis
–	–	7 straipsnio 8 dalis
–	8 straipsnio 10 dalis	7 straipsnio 9 dalis
9 straipsnio 1 dalis	9 straipsnio 1 dalis	8 straipsnio 1 dalis
9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos įžanginė frazė	9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos įžanginė frazė	8 straipsnio 2 dalis
9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos a punktas	9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos a punktas	–
9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos b punktas	9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos b punktas	8 straipsnio 2 dalis
9 straipsnio 2 dalies antra pastraipa	9 straipsnio 2 dalies antra pastraipa	8 straipsnio 2 dalies antra pastraipa
9 straipsnio 3 dalis	9 straipsnio 3 dalis	8 straipsnio 3 dalis
9 straipsnio 4 dalis	9 straipsnio 4 dalis	8 straipsnio 4 dalis
10 straipsnio 1 dalies įžanginė frazė	10 straipsnio 1 dalies įžanginė frazė	9 straipsnio 1 dalies įžanginė frazė

10 straipsnio 1 dalies a, b, c, d ir e punktai	10 straipsnio 1 dalies a, b, c, d ir e punktai	9 straipsnio 1 dalies a, b, c, d ir e punktai
–	–	9 straipsnio 1 dalies f punktas
10 straipsnio 2 dalis	10 straipsnio 2 dalis	9 straipsnio 2 dalis
11 straipsnio 1 dalis	11 straipsnio 1 dalis	10 straipsnio 1 dalis
11 straipsnio 2 dalis	11 straipsnio 2 dalis	10 straipsnio 2 dalis
11 straipsnio 3 dalis	11 straipsnio 3 dalis	10 straipsnio 3 dalis
11 straipsnio 4 dalies pirma pastraipa	–	10 straipsnio 4 dalies pirma pastraipa
11 straipsnio 4 dalies antros pastraipos įžanginė frazė	–	10 straipsnio 4 dalies antros pastraipos įžanginė frazė
11 straipsnio 4 dalies antros pastraipos a punktas	–	10 straipsnio 4 dalies antros pastraipos a punktas
11 straipsnio 4 dalies antros pastraipos b punktas	–	–
11 straipsnio 4 dalies antros pastraipos c punktas	–	10 straipsnio 4 dalies antros pastraipos b punktas
11 straipsnio 4 dalies trečia ir ketvirta pastraipos	–	10 straipsnio 4 dalies trečia ir ketvirta pastraipos
11 straipsnio 5 dalis	11 straipsnio 4 dalis	10 straipsnio 5 dalis
11 straipsnio 6 dalis	11 straipsnio 5 dalis	10 straipsnio 6 dalis
11 straipsnio 7 dalis	11 straipsnio 6 dalis	10 straipsnio 7 dalis
11 straipsnio 8 dalis	11 straipsnio 7 dalis	10 straipsnio 8 dalis
11 straipsnio 9 dalis	11 straipsnio 8 dalis	10 straipsnio 9 dalis
12 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa	12 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa	11 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa
12 straipsnio 1 dalies antra pastraipa	–	11 straipsnio 1 dalies antra pastraipa

12 straipsnio 1 dalies trečia pastraipa	12 straipsnio 1 dalies antra pastraipa	11 straipsnio 1 dalies trečia pastraipa
–	–	11 straipsnio 1 dalies ketvirta pastraipa
12 straipsnio 2 dalis	12 straipsnio 2 dalis	11 straipsnio 2 dalis
12 straipsnio 3 dalis	12 straipsnio 3 dalis	11 straipsnio 3 dalis
12 straipsnio 4 dalis	12 straipsnio 4 dalis	11 straipsnio 4 dalis
–	–	12 straipsnio 1 dalis
–	–	12 straipsnio 2 dalis
–	–	12 straipsnio 3 dalis
13 straipsnio 1 dalis	–	–
–	–	13 straipsnio antraštė
–	–	13 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos įžanginė frazė
13 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa	–	13 straipsnio 1 dalies a punktas
–	13 straipsnio 2 dalis	13 straipsnio 1 dalies b punktas
		13 straipsnio 1 dalies c ir d punktai
13 straipsnio 2 dalies antra pastraipa	–	–
13 straipsnio 2 dalies trečia pastraipa	–	13 straipsnio 2 dalis
–	13 straipsnio 1 dalis	14 straipsnio 1 dalis
–	13 straipsnio 4 dalis	–
–	13 straipsnio 5 dalis	–
13 straipsnio 3 dalis	13 straipsnio 6 dalis	14 straipsnio 2 dalis
13 straipsnio 4 dalis	–	–
13 straipsnio 5 dalis	–	–

13 straipsnio 6 dalis	13 straipsnio 3 dalis	–
13 straipsnio 7 dalis	–	14 straipsnio 3 dalis
14 straipsnio 1 dalis	14 straipsnio 1 dalis	15 straipsnio 1 dalis
14 straipsnio 2 dalis	14 straipsnio 2 dalis	15 straipsnio 2 dalis
14 straipsnio 3 dalis	14 straipsnio 3 dalis	15 straipsnio 3 dalis
14a straipsnio 1 dalis	15 straipsnio 3 dalis	16 straipsnio 1 dalis
14a straipsnio 2 dalis	15 straipsnio 1 dalis	16 straipsnio 2 dalis
14a straipsnio 3 dalis	16 straipsnis	16 straipsnio 3 dalis
14a straipsnio 4 dalis	15 straipsnio 2 dalis	–
14a straipsnio 5 dalis	17 straipsnis	–
–	–	17 straipsnis
15 straipsnis	–	17 straipsnis
16 straipsnis	18 straipsnis	18 straipsnis
I priedas	–	I priedo A dalis
–	I priedas	I priedo B dalis
II priedo A dalis	–	II priedo A dalis
II priedo B dalis	–	–
II priedo C dalis	–	II priedo B dalis
–	II priedas	III priedas
–	–	IV priedas
–	–	V priedas