



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2017 m. lapkričio 10 d.
(OR. en)

14217/17

Tarpinstitucinė byla:
2017/0293 (COD)

CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2017 m. lapkričio 9 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2017) 676 final
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 CO ₂ kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 (nauja redakcija)

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2017) 676 final.

Pridedama: COM(2017) 676 final



Briuselis, 2017 11 08
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

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)**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

Automobilių pramonės sektorius ES itin svarbus; jame gamybos, pardavimo, priežiūros ir transporto srityse dirba daugiau kaip 12 mln. žmonių. ES automobilių pramonės sektoriuje, kaip ir automobilių pramonės sektoriuje visame pasaulyje, šiuo metu vyksta esminės pertvarkos. Dėl skaitmeninimo ir automatizavimo kinta tradiciniai gamybos procesai. Elektrifikuotų galios pavarų, vairavimo automatizavimo ir susietųjų transporto priemonių inovacijos – tai didžiuliai uždaviniai, dėl kurių sektorius gali iš esmės persitvarkyti. Be to, bendro pasaulinio pardavimo dalis, kurią sudaro ES automobilių pramonė, per pastarąjį dešimtmetį sumažėjo nuo maždaug trečdaliai iki maždaug penktadalio, o tai daro papildomą spaudimą ES pramonei ieškoti naujų rinkų.

Pasirašiusios Paryžiaus susitarimą¹, pasaulio šalys įsipareigojo pereiti prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos. Daugelis šalių šiuo metu įgyvendina transporto, mažai priklausomo nuo iškastinio kuro, politiką, įskaitant transporto priemonių standartus, dažnai kartu su priemonėmis, kuriomis siekiama pagerinti oro kokybę. Iki šiol pagrindinė inovacijų ir investicijų į mažo anglies dioksido kiekio technologijas skatinimo priemonė Europoje buvo lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos. Tačiau laikotarpiui po 2020 m. griežtesnių normų nenustatyta, todėl dabar ES gali prarasti technologijų lyderės pozicijas, visų pirma netaršių ir mažataršių transporto priemonių, nes JAV, Japonija, Pietų Korėja ir Kinija žengia į priekį labai sparčiai.

Kinijoje lengvųjų automobilių gamintojams ką tik nustatytos privalomos netaršių ir mažataršių transporto priemonių kvotos nuo 2019 m., o JAV – Kalifornijoje ir devyniose kitose valstijose – sėkmingai nustatyta reglamentavimo priemonė, kuria siekiama paspartinti netaršių ir mažataršių transporto priemonių plitimą. Strateginę netaršių ir mažataršių transporto priemonių svarbą automobilių gamintojams rodo daugelis pastaruoju metu paskelbtų pranešimų, kad bendros jų pardavimo apimtys dalis, kurią sudaro elektrifikuotos galios pavaros, ateinančiais metais labai išaugs. ES automobilių pramonė turi tapti pasauline šių naujų technologijų lydere, kaip šiuo metu yra su tradicinėmis automobilių technologijomis.

Pagal dabartinę reglamentavimo sistemą ES vartotojai negali pasinaudoti galimybe sutaupyti degalų. Remiantis dabartinių išmetamo CO₂ kiekio reglamentų vertinimu, degalų sutaupymas dėl išmetamo CO₂ normų gerokai nusveria papildomas pirkimo išlaidas, tačiau degalų sutaupymas per visą naudojimo ciklą buvo mažesnis, nei tikėtasi, visų pirma dėl to, kad bandymo ciklu ir tikrosiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis skiriasi vis labiau. Jei išmetamų teršalų kiekio atotrūkis būtų sumažintas ir į naujas transporto priemones būtų diegiamos technologijos, mažinančios degalų sąnaudas tikrosiomis sąlygomis, nauda vartotojams būtų dar didesnė.

Komisijos 2016 m. liepos mėn. paskelbtoje Europos mažataršio judumo strategijoje² nustatytas plataus užmojo tikslas iki 2050 m. transporto sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

² COM(2016) 501 *final*.

sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 60 proc., palyginti su 1990 m., ir užtikrinti, kad jo kitimo kreivė aiškiai artėtų prie nulio. Transporto sektoriaus išmetamų oro teršalų kiekį reikia nedelsiant labai sumažinti. Strategijoje taip pat aiškiai nurodyta, kad mažataršių ir netaršių transporto priemonių diegimą reikia paspartinti, kad 2030 m. jos užimtų didelę rinkos dalį ir kad ES toliau nuosekliai siektų ilgalaikių netaršaus judumo tikslų.

Pirmieji strategijos veiksmai buvo įgyvendinti 2017 m. gegužės mėn. Komunikate „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisieki mo visiems darbotvarkė“³. Jame aiškiai sakoma, jog ES siekia, kad Europoje būtų kuriami, siūlomi ir gaminami patys geriausi mažataršio, susietojo ir automatizuoto judumo sprendimai, įranga ir transporto priemonės ir kad šioms reikmėms būtų sukurta moderniausia infrastruktūra. Komunikate pabrėžiama, kad ES turi pirmauti formuojant pasaulio automobilių pramonės sektoriuje vykstančius pokyčius, remdamasi pagrindinėse srityse jau padaryta pažanga.

Dabartinės iki 2020 ir 2021 m. galiosiančios lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normos padėjo gerokai sumažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį.⁴ Tačiau šiuo metu įgyvendinama politika nepadės išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinti tiek, kad iki 2030 m. būtų pasiektas ES tikslas jį sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m. 2015 m. automobilių kelių transportui teko 22 proc. ES išmestų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir ši dalis nuo 1990 m. nuolat didėjo. Lengviesiems automobiliams ir furgonams tenka 73 proc. viso automobilių kelių transporto 2015 m. išmestų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio.

Nors transporto sektoriuje išmetamų oro teršalų kiekis per pastaruosius dešimtmečius ES buvo gerokai sumažintas, jame ir toliau išmetama daugiausiai NO_x. Netaršios transporto priemonės ne tik padeda mažinti kelių transporto išmetamo CO₂ kiekį, bet ir duoda naudos kaip transportas, neišmetantis kitų oro teršalų.

Šiame pasiūlyme nustatyti ekonomiškai efektyvūs naujų lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai iki 2030 m. ir specialus paskatų mechanizmas, kuriuo siekiama padidinti mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalį. Taip bus užtikrinamas, ES automobilių pramonės pirmavimas technologijų srityje (taigi bus didinamas jos konkurencingumas), ir bus skatinamas darbo vietų kūrimas. Tai taip pat padės sumažinti vartotojų išlaidas degalams. Be to, taip bus prisidedama prie ES įsipareigojimų pagal Paryžiaus susitarimą vykdymo. Paskatų mechanizmas, kuriuo siekiama didinti mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalį, visų pirma padės mažinti oro teršalų kiekį ir taip gerinti oro kokybę, o tai bus naudinga visuomenės sveikatai. Jis papildys priemones, įgyvendinamas siekiant oro kokybės problemas spręsti miestų, regionų ir nacionaliniu lygmenimis.

Konkrečiau kalbant, juo bus duotas aiškus ženklas ir nuspėjamas pramonei investuoti, kurti naujas darbo vietas, skatinti inovacijas ir konkurencingumą. Be to, jis paspartins mažataršių ir netaršių transporto priemonių diegimą ir degalų taupymo technologijų plėtrą ES ir taip padės išlaikyti ES automobilių pramonės sėkmę pasaulio rinkose. Tikimasi, kad taikant būtinas paramos priemones ES ir nacionaliniu lygmenimis, bus pradėta investuoti į baterijų įkrovimo infrastruktūrą.

³ COM(2017) 283 *final*.

⁴ Reglamentų Nr. 443/2009 ir Nr. 510/2011 dėl lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo vertinimą, kurį 2015 m. atliko bendrovės „Ricardo-AEA“ ir TEPR, galima rasti adresu: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

Nauji specialūs valdymo mechanizmai užtikrins, kad išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertės atitiktų vertes, kurias vartotojai pasiekia kelyje. Pasiūlymu taip pat užtikrinama, kad pastangos būtų teisingai paskirstytos gamintojams.

Šis pasiūlymas yra dalis platesnio judumo dokumentų rinkinio, apimančio paklausos valdymo priemonės, kuriomis remiamos šiame pasiūlyme numatytos pasiūlos valdymo priemonės. Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones siekiama skatinti netaršių, efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių rinką. Siūlomu pakeitimu užtikrinama, kad direktyva būtų taikoma visai svarbiai viešojo pirkimo praktikai, duotų ilgalaikės rinkos ženklus ir kad jos nuostatos būtų supaprastintos ir veiksmingos. Jis turėtų padėti transporto sektoriui labiau prisidėti prie išmetamo CO₂ ir oro teršalų kiekio mažinimo, didinti sektoriaus konkurencingumą ir skatinti augimą.

Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva sprendžiami bendrų standartų nustatymo vidaus rinkoje, tinkamos būtiniosios infrastruktūros, kuri turi būti plėtojama taikant nacionalines politikos sistemas, reikalavimų ir vartotojų informavimo apie degalų ir transporto priemonių suderinamumą klausimai. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo veiksmų plane pateikiamos rekomendacijos sustiprinti nacionalinių politikos sistemų įgyvendinimą pagal direktyvą ir pagerinti planavimą bei sąveikios degalų infrastruktūros finansavimą.

Baterijų iniciatyva padės sukurti ES visą baterijų kūrimo ir gamybos vertės grandinę.

Be to, pirmąjį 2018 m. pusmetį Komisija planuoja pasiūlyti naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslus.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šiuo pasiūlymu bus prisidedama prie energetikos sąjungos pagrindų strategijos⁵ tikslo pereiti prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų, saugios ir konkurencingos ekonomikos. Jis padės pasiekti ES 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijoje nustatytus tikslus, kurie apima ES viduje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimą bent 40 proc., palyginti su 1990 m. lygiu. Sektoriuose, kuriuose netaikoma apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, taigi ir automobilių kelių transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis iki 2030 m. turi būti sumažintas bent 30 proc., palyginti su 2005 m. Komisija pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą⁶, taikomą sektoriams, neįtrauktiems į apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, pasiūlė 2030 m. šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo valstybėse narėse tikslus. Lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ normos laikotarpiu po 2020 m. padės valstybėms narėms pasiekti šiuos tikslus.

Be to, apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, kaip ES klimato politikos kertinis akmuo, prisideda prie elektros energijos sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, o

⁵ COM(2015) 080 *final*.

⁶ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo, kuriant atsparią energetikos sąjungą ir siekiant vykdyti įsipareigojimus pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 525/2013 dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo stebėsenos bei ataskaitų ir kitos su klimato kaita susijusios nacionalinio bei Sąjungos lygmens informacijos teikimo mechanizmo (COM(2016) 482 *final*).

šio sektoriaus vaidmuo kelių transportui didės dėl vis didėjančios dalies, kurią sudaro elektra varomos transporto priemonės.

Pagal Septintąją bendrąją programą ir programą „Horizontas 2020“ baterijų, alternatyviųjų degalų ir visų transporto priemonių elektrifikavimo aspektų moksliniams tyrimams ir technologinei plėtrai remti skirta iš viso daugiau nei 1,5 mlrd. EUR.

2016 m. Komisijos pasiūlymu dėl naujos redakcijos Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos⁷ nustatomas ES lygmens įpareigojimas degalų tiekėjams iki 2030 m. užtikrinti, kad mažataršių degalų ir degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių, įskaitant elektros energiją iš atsinaujinančiųjų išteklių ir pažangiuosius biodegalus, dalis sudarytų bent 6,8 proc. ir taip siekiama mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.

Pasiūlyme persvarstyti Eurovinjetės direktyvą numatyti mokesčiai, grindžiami išmetamų teršalų kiekiu, kurie užtikrins galimybę skatinti naudoti mažiausiai aplinką teršiančias transporto priemones ir atnaujinti transporto priemonių parką⁸.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Kaip pabrėžta neseniai priimtoje Atnaujintoje ES pramonės politikos strategijoje⁹, moderni ir konkurencinga automobilių pramonė yra labai svarbi ES ekonomikai. Tačiau, kad šis sektorius išlaikytų savo technologinį pranašumą ir klestėtų pasaulio rinkose, jis turėtų sparčiau pereiti prie tvaresnių technologijų ir naujų verslo modelių. Tik taip bus užtikrinta, kad Europa turėtų konkurencingiausią, novatoriškiausią ir tvarią pramonę 2030 m. ir vėliau.

Be to, automobilių pramonės sektorius yra vienas iš Komisijos Sektorių bendradarbiavimo įgūdžių srityje plano¹⁰, pradėto įgyvendinti 2016 m. gegužės mėn., tikslinių sektorių. Ši iniciatyva suteikia galimybę teikti paraiškas dėl projektų, kuriuose bendradarbiauja pagrindiniai socialinių partnerių suinteresuotieji subjektai, kad nustatytų kvalifikacijos ir gebėjimų uždavinius ir kartu nacionaliniu arba regioniniu lygmeniu plėtotų specialiai šiems uždaviniams spręsti pritaikytas strategijas.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Teisinis šio pasiūlymo pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 192 straipsnis. Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 191 straipsnį ir 192 straipsnio 1 dalį Europos Sąjunga padeda siekti, be kita ko, šių tikslų: išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę; remti tarptautinio lygio priemones, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms spręsti, visų pirma kovai su klimato kaita.

⁷ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl skatinimo naudoti atsinaujinančių išteklių energiją (nauja redakcija) (COM(2016) 767 *final*).

⁸ Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, pasiūlymas (COM(2017) 275 *final*).

⁹ COM(2017) 479 *final*.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ ES normos taikomos atitinkamai nuo 2009 ir 2011 m. ir yra nustatyti atitinkami 2020 ir 2021 m. tikslai. Tikėtina, kad nesiėmus papildomų ES veiksmų šioje srityje būtų tik šiek tiek papildomai gerokai sumažintas lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis, panašiai kaip lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekis 1995–2006 m. Numatoma, kad po 2021 m. išmetamų teršalų kiekis vis tiek šiek tiek sumažėtų, nes esamas transporto priemonių parkas būtų nuolat atnaujinamas naujesniais lengvaisiais automobiliais ir furgonais, atitinkančiais 2020 ir 2021 m. išmetamo CO₂ normas. Tačiau tikimasi, kad toliau augs ir vežimo veikla, todėl bendro išmetamo CO₂ kiekio sumažinimo nepakaktų 2030 m. išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslams pasiekti ir įsipareigojimams pagal Paryžiaus susitarimą įvykdyti.

ES veiksmai yra pagrįsti atsižvelgiant ir į tarpvalstybinį klimato kaitos poveikį, ir į poreikį apsaugoti bendrąsias transporto priemonių rinkas. Nesiėmus ES veiksmų, kiltų rizika, kad lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis būtų mažinamas taikant skirtingas nacionalines sistemas. Jei taip nutiktų, užmojis ir konstrukcijos parametrai skirtųsi, todėl reiktų įvairių technologijos ir transporto priemonių konstrukcijos variantų, o masto ekonomija būtų mažesnė. Tikėtina, kad vien tik nacionalinės ir vietos iniciatyvos būtų mažiau veiksmingos, nes kyla rizika, kad jos bus nenuoseklios, taigi būtų suskaidyta vidaus rinka.

Kadangi gamintojams priklausanti transporto priemonių rinkos dalis įvairiose valstybėse narėse skiriasi, įvairių nacionalinės teisės sistemų poveikis jiems būtų skirtingas, todėl galėtų atsirasti konkurencijos iškraipymų. Tai padidintų reikalavimų laikymosi išlaidas gamintojams, o dėl susiskaidžiusios Europos rinkos sumažėtų paskatų kurti degalus efektyviai naudojančius lengvuosius automobilius ir furgonus.

Jei nebus bendrų standartų ir bendrų techninių sprendimų, komponentų tiekėjams ir transporto priemonių gamintojams atsirastų papildomų išlaidų. Tačiau galiausiai jos būtų perkeltos vartotojams, nes nesiėmus ES veiksmų transporto priemones, kurių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sumažintas tiek pat, jiems tektų pirkti brangiau.

- **Proporcingumo principas**

Šiuo pasiūlymu laikomasi proporcingumo principo, nes juo nevirsijama to, kas būtina nustatytiems tikslams pasiekti. Pasiūlyme nustatomos naujos ekonomiškai efektyvios normos, kad būtų pasiektas reikiamas lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio sumažinimas pagal sutartą ES 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategiją, kartu užtikrinant sąžiningą pastangų paskirstymą gamintojams.

- **Priemonės pasirinkimas**

Šis pasiūlymas yra nauja redakcija išdėstyti du galiojantys reglamentai, todėl reglamentas yra vienintelė tinkama priemonė.

Išdėstymas nauja redakcija šiuo atveju užtikrina galimybę sujungti du labai panašius reglamentas į vieno teisės akto tekstą, kuriame padaromi ir su nepakeistomis ankstesnių aktų nuostatomis kodifikuojami norimi pakeitimai ir tie ankstesni teisės aktai panaikinami.

Siūlomas naujos redakcijos reglamentas dera su Komisijos įsipareigojimu pagal Tarpinstitucinį susitarimą dėl geresnės teisėkūros¹¹.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

• **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Išsamus galiojančių teisės aktų vertinimas atliktas pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą. 2015 m. balandžio mėn. jis užbaigtas ir paskelbta galutinė konsultantų ataskaita¹².

Vertinimo ataskaitoje reglamentai įvertinti pagal pradiniuose teisės aktuose nustatytus tikslus. Joje padaryta išvada, kad reglamentai vis dar aktualūs, iš esmės nuoseklūs, juos taikant išmetamų teršalų kiekis gerokai sumažintas, o nustatyti tikslai pasiekti ekonomiškai efektyviau, nei buvo tikėtasi iš pradžių. ES jie davė daug papildomos naudos, kurios nebūtų gauta taikant nacionalines priemones.

Pagrindinės vertinimo išvados:

- reglamentai vis dar aktualūs ir bus aktualūs po 2020 m.;
- reglamentai buvo veiksmingesnė išmetamo CO₂ kiekio mažinimo priemonė nei ankstesni savanoriški susitarimai su pramonės atstovais;
- panašu, kad lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reglamento poveikis sudarė 65–85 proc. viso per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekio sumažinimo po reglamento įsigaliojimo. Reglamentas gerokai paspartino lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio mažinimą;
- poveikis konkurencingumui ir inovacijoms apskritai yra teigiamas, konkurencijos iškraipymo požymių nėra;
- vertinimo ataskaitoje atkreiptas dėmesys į šiuos trūkumus:
 - naujasis Europos važiavimo ciklas neatspindi tikrosiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio, o per bandymų ciklą ir tikrosiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio rezultatų skirtumas vis didėja, todėl reglamentų nauda sumažėjo;
 - reglamentuose neatsižvelgiama į teršalus, išmetamus gaminant degalus ar susijusius su transporto priemonių gamyba ir šalinimu;
 - tikėtina, kad reglamentų efektyvumą galėjo paveikti tam tikri jų sandaros elementai. Visų pirma, jei masė laikoma naudingumo parametru, nenaudinga ją mažinti siekiant geresnio išmetamų teršalų rodiklio;

¹¹ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

¹² Reglamentų Nr. 443/2009 ir Nr. 510/2011 dėl lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo vertinimą, kurį 2015 m. atliko bendrovės „Ricardo-AEA“ ir TEPR, galima rasti adresu https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

- dėl reglamentų buvo gauta grynosios ekonominės naudos visuomenei;
- gamintojų sąnaudos buvo daug mažesnės, nei numatyta iš pradžių, nes išmetamų teršalų kiekio mažinimo technologijos apskritai buvo pigesnės, nei tikėtasi;
- degalų sąnaudų sumažėjimas per visą gyvavimo ciklą viršija pradines gamybos sąnaudas, bet buvo mažesnis, nei tikėtasi, visų pirma dėl to, kad per bandymų ciklą ir tikrosiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis vis labiau skiriasi;
- reglamentai yra iš esmės nuoseklūs ir dera tarpusavyje;
- galimo reglamentų nepakankamo veiksmingumo sąlygos, nors jų poveikis ir ribotas, yra nukrypti leidžianti nuostata dėl tam tikro rinkos segmento gamintojų, ypatingieji kreditai ir laipsniško taikymo laikotarpis (lengviesiems automobiliams);
- reikalavimų suderinimas rinkoje yra svarbiausias ES papildomos naudos užtikrinimo aspektas ir mažai tikėtina, kad nesuderintos priemonės būtų tokios pat našios. Reglamentais užtikrinami bendri reikalavimai, taigi mažinamos išlaidos gamintojams, ir užtikrinamas reglamentavimo tikrumas.
- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Komisija prašė suinteresuotųjų šalių pateikti savo nuomones:

- per viešąsias konsultacijas internetu 2016 m. liepos 20 d. – spalio 28 d.;
- suinteresuotųjų šalių praktiniame seminare (2017 m. kovo 24 d.), kuriame pristatyti viešų konsultacijų rezultatai;
- suinteresuotųjų šalių seminare, skirtame darbo vietoms ir įgūdžiams (2017 m. birželio 26 d.);
- susitikimuose su atitinkamomis pramonės asociacijomis, atstovaujančiomis automobilių gamintojams, sudedamųjų dalių ir medžiagų tiekėjams ir degalų tiekėjams;
- dvišaliuose susitikimuose su valstybių narių valdžios institucijomis, transporto priemonių gamintojais, tiekėjais, socialiniais partneriais ir nevyriausybinėmis organizacijomis;
- ir suinteresuotųjų šalių arba valstybių narių pateikiamuose pozicijos dokumentuose.

Konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis santrauka pateikiama šio pasiūlymo poveikio vertinimo 2 priede.

Pagrindiniai konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis rezultatai apibendrinami toliau. Dėl lengvųjų automobilių ir furgonų tikslų gamintojai daugiausia pritarė mažesniui 2030 m. tikslų užmojui, o aplinkos ir transporto nevyriausybinių organizacijos, taip pat vartotojų organizacijos pritarė platesnio užmojo 2025 m. ir 2030 m. tikslams. Kalbant apie pastangų paskirstymą, gamintojai pritaria mase grindžiamai ribinės vertės kreivei, o aplinkos ir transporto nevyriausybinių organizacijos, taip pat vartotojų organizacijos, pirmenybę teikia transporto priemonės ratų apibrėžtam jos plotui kaip naudingumo parametru. Nors

automobilių pramonė daugiausia prieštarauja įpareigojimui dėl mažataršių ir netaršių transporto priemonių, baterijų ir elektros energijos gamintojai, investuotojai į infrastruktūrą, daugelis Europos miestų, patiriančių oro kokybės problemų, taip pat dauguma aplinkos apsaugos ir transporto nevyriausybinų organizacijų ragino laikytis tokio principo. Vartotojų organizacijos laikėsi neutralios pozicijos dėl mažataršių ir netaršių transporto priemonių paskatų.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Poveikio vertinimas grindžiamas galiojančių reglamentų vertinime¹³ nustatytais faktais.

Kiekybinis ekonominio, socialinio poveikio ir poveikio aplinkai įvertinimas poveikio vertinimo ataskaitoje grindžiamas specialiu sąnaudų kreivių rinkiniu, apimančiu daugelį naujausių lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo technologijų ir įvairius modelius. Naudojantis modeliu PRIMES-TREMOVE parengti įvairūs automobilių kelių transporto sektoriaus raidos scenarijai. Ši analizė buvo papildyta taikant kitas modeliavimo priemones, pavyzdžiui, GEM-E3 ir E3ME (makroekonominio poveikio), taip pat modelį JRC DIONE su naujausiomis poveikio gamintojo (kategorijos) lygmeniu vertinimo savybėmis.

Duomenys apie naujų lengvųjų transporto priemonių parko išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir kitas savybes paimti iš metinių stebėjimo duomenų, kuriuos pagal reglamentas Nr. 443/2009 ir Nr. 510/2011 dėl lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio pranešė valstybės narės ir surinko Europos aplinkos agentūra.

Be konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis, surinkta papildomos informacijos per kelis užsakytus ir išorės rangovų atliktus pagrindžiamuosius tyrimus, visų pirma sprendžiant šiuos klausimus:

- esamų technologijų, kurias galima įdiegti per atitinkamą laikotarpį siekiant sumažinti naujų lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, taip pat jų veiksmingumo ir sąnaudų;
- elementų, kurie gali paveikti pramonės konkurencingumą ir darbo vietų kūrimą;
- didėjančio per bandymus ir tikrosiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekių skirtumo ir jo didėjimo veiksmų;
- skirtingų reglamentavimo principų poveikio, reglamentuojamų rodiklių ir galimų sandaros elementų (modalumo);
- poveikio šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir teršalų kiekiui.

Tyrimų sąrašas pateikiamas šio pasiūlymo poveikio vertinimo 1 priede.

¹³ Reglamentų Nr. 443/2009 ir Nr. 510/2011 dėl lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo vertinimą, kurį 2015 m. atliko bendrovės „Ricardo-AEA“ ir TEPR, galima rasti adresu https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

- **Poveikio vertinimas**

Prie šio pasiūlymo pridedamas poveikio vertinimas parengtas ir atliktas pagal galiojančias geresnio reglamentavimo rekomendacijas ir 2017 m. spalio 13 d. Reglamentavimo patikros valdyba apie jį pateikė teigiamą nuomonę su išlygomis.

Valdybos pasiūlyti patobulinimai įtraukti į galutinę dokumento versiją. Turimi omenyje šie patobulinimai: 1) sąsajų su kitomis ES politikos iniciatyvomis, ypač su Komisijos pateiktais platesniais judumo dokumentų rinkiniais, apibūdinimas; 2) pagrindinių kliūčių, trukdančių mažataršėms ir netaršioms transporto priemonėms plisti rinkoje, paaiškinimas ir kaip siūlomas reglamentas padėtų jas pašalinti; 3) ES pramonės konkurencingumo uždavinio paaiškinimas, visų pirma dėl rizikos prarasti pirmaujančias pozicijas technologijų srityje, ir kaip siūlomas reglamentas gali išspręsti šią problemą; 4) pagrindinių politinio sprendimo kompromisų identifikavimas; 5) reglamentavimo naštos ir paprastinimo galimybių įvertinimas.

Politikos galimybės

Poveikio vertinime apsvaistytos politikos galimybės sugrupuotos pagal penkis pagrindinius elementus, kuriais siekiama spręsti nustatytas problemas ir pasiekti politikos tikslus.

1) Tikslai (lygis, terminai ir rodikliai)

Laikotarpiui iki 2030 m. vertinti skirtingi tikslų lygiai, nuo 10 proc. iki 40 proc. sumažinimo 2030 m., palyginti su ES lengvųjų automobilių parko vidurkio 2021 m. tikslu ir furgonų parko vidurkio 2020 m. tikslu. Įvertintos ir dvi galimybės, atspindinčios Europos Parlamento nurodytus tikslų lygius, kuriuos Komisija įsipareigojo įvertinti per 2014 m. vykusias derybas.

Kalbant apie tikslų terminus, apsvaistytos galimybės nustatyti tik 2030 m. tikslą; nustatyti 2025 m. ir 2030 m. tikslus; taip pat nustatyti kiekvienų 2022–2030 m. laikotarpio metų tikslus. Kalbant apie tikslo išraiškos rodiklius, apsvaistytos galimybės taikyti dabartinį principą, grindžiamą per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekiu („nuo bako iki ratų“), taip pat alternatyvios galimybės („nuo gręžinio iki ratų“, „lemiamas teršalų kiekis“, „ridos koeficientas“).

Tinkamiausia tikslo lygių galimybė yra nustatyti naujus viso ES parko tikslus: ir lengvųjų automobilių, ir furgonų išmetamo CO₂ kiekį iki 2030 m. sumažinti 30 proc., palyginti su 2021 m. tikslais.

Tinkamiausia išmetamųjų teršalų rodiklio galimybė yra išlaikyti principą „nuo bako iki ratų“, nustatant parko svertinio vidurkio pagal pardavimo apimtį tikslus g CO₂/km, nes toks principas visiškai dera su kitomis politikos priemonėmis, o pakeitus rodiklį daug naudos nebūtų gauta. Tinkamiausia terminų galimybė yra nustatyti naujus lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslus, taikomus nuo 2025 m., ir griežtesnius tikslus, taikomus nuo 2030 m., siekiant užtikrinti, kad iki 2030 m. bendras išmetamo CO₂ kiekis būtų sumažintas, kaip reikalaujama, ir būtų galima pasiekti pagal Sprendimą dėl pastangų pasidalijimo nustatytus tikslus. Toks principas iš anksto duotų aiškų ženklą investuoti į mažataršes ir netaršias transporto priemones.

2) Pastangų paskirstymas

Pagal dabartinius reglamentus konkrečios atskirų gamintojų teršalų išmetimo normos nustatomos kaip ribinės vertės linija, pradedant nuo viso ES parko tikslų. Šia kreive nustatomas išmetamo CO₂ kiekio ir parengtos naudoti transporto priemonės masės santykis.

Be dabar taikomo principo, atliekant poveikio vertinimą apsvarstytos šios galimybės: pakeisti ribinės vertės linijos nuolydį, naudoti kitą naudingumo parametą (pvz., transporto priemonės ratais apibrėžtą jos plotą) ir nenaudoti naudingumo parametro (visiems gamintojams taikyti vienodą sumažinimą arba vienodus tikslus).

Tinkamiausia viso ES parko tikslų paskirstymo atskiriems gamintojams nuo 2025 m. galimybė yra naudoti ribinės vertės kreivę, pagal kurią konkrečių gamintojų tikslai priklausys nuo pasaulinėje suderintoje lengvųjų automobilių bandymų procedūroje nustatytos bandymo masės, o kreivės nuolydžiu (-iais) užtikrinamas lygiavertis teršalų kiekio mažinimo pastangų paskirstymas gamintojams.

3) Mažataršių ir netaršių transporto priemonių paskatos (apibrėžtys ir paskatų rūšys)

Taikant skirtingas mažataršių transporto priemonių apibrėžtis, poveikio vertinime nagrinėtos dvi skirtingos konkrečių mažataršių ir netaršių transporto priemonių paskatų rūšys:

- *įpareigojimas* – visų gamintojų būtų reikalaujama vienodos mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalies;
- *kreditavimo sistema* – taikant šią paskatą gamintojo savitoji išmetamo CO₂ norma būtų nustatoma atsižvelgiant į tai, kokią jo produkcijos dalį sudaro mažataršės ir netaršios transporto priemonės. Gamintojui, kurio mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalis viršija tam tikrą lyginamąjį rodiklį, būtų nustatomas ne toks griežtas išmetamo CO₂ kiekio tikslas;

Apsvarstyti įvairūs abiejų rūšių įpareigojimo / lyginamojo rodiklio lygiai.

Tinkamiausia mažataršių ir netaršių priemonių paskatų galimybė yra kreditavimo sistema.

4) Ekonomiškai efektyvaus įgyvendinimo elementai

Įvertinti įvairūs elementai, užtikrinantys ekonomiškai efektyvaus įgyvendinimo galimybę. Jie apima priemones, kurios jau numatytos dabartiniame reglamente, kaip antai ekologines naujoves, bendro fondo sudarymą ir nukrypti leidžiančias nuostatas. Be to, apsvarstyti nauji elementai, pvz., prekyba, kvotų rezervavimo priemonė ir skolinimosi priemonė.

Tinkamiausia galimybė yra išsaugoti nuostatas dėl ekologinių naujovių, išplėsti taikymo sritį taip, kad ji apimtų oro kondicionavimo sistemas, ir leisti persvarstyti 7 g/km viršutinę ribą, kad būtų galima išlaikyti nuostatas dėl bendrų fondų, tačiau aiškiau nustatyti, kaip gamintojai gali sudaryti atvirus bendrus fondus, nenumatyti CO₂ kreditų prekybos, kvotų rezervavimo ar skolinimosi galimybes automobilių gamintojams ir panaikinti galimybę automobilių gamintojams taikyti leidžiančią nukrypti nuostatą dėl tam tikro rinkos segmento.

5) Valdymas

Išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų veiksmingumas iš tiesų priklauso, viena vertus, nuo to, kiek bandymų procedūra atitinka vidutines tikrąsias važiavimo sąlygas, ir, kita vertus, nuo to, kiek rinkai tiekiamos transporto priemonės atitinka etalonines transporto priemones, išbandytas patvirtinant jų tipą. Šiame kontekste Europos Parlamento rekomendacijoje, kurią jis pateikė atlikęs išmetamųjų teršalų kiekio matavimo automobilių pramonėje tyrimą, pabrėžiama, kad rinkos priežiūros mechanizmai yra itin svarbūs siekiant išlaikyti sistemos patikimumą ir autoritetą.

Todėl atsižvelgiant į rekomendacijas, pateiktas pagal mokslinių konsultacijų mechanizmą apsvaistytos kelios galimybės. Pirmoji – rinkti, skelbti ir stebėti tikrųjų degalų sąnaudų duomenis remiantis tipo patvirtinimo teisės aktuose nustatytu įpareigojimu gamintojams į naujas transporto priemones įmontuoti standartizuotus degalų sąnaudų matavimo prietaisus. Antroji – taikyti rinkos priežiūros priemones, susijusias su gamybos atitikties ir eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikromis.

Tinkamiausia galimybė – Komisijai suteikti įgaliojimus i) rinkti, skelbti ir stebėti tikrųjų degalų sąnaudų duomenis ir nustatyti įpareigojimą pranešti apie nukrypimus, susijusius su koregavimo mechanizmu, ir ii) patikslinti praneštas išmetamo CO₂ kiekio vertes, jei vykdant patobulintą rinkos priežiūrą aptinkama nukrypimų.

Nuoroda į poveikio vertinimo santrauką: SWD(2017)650.

Nuoroda į Reglamentavimo patikros valdybos nuomonę: SEC(2017) 476.

• Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas

Laikantis Komisijos geresnio reglamentavimo įsipareigojimo, pasiūlymas buvo rengiamas atvirai, visiškai skaidriai ir nuolat bendraujant su suinteresuotosiomis šalimis.

Poveikio vertinime taip pat išanalizuota, kaip būtų galima supaprastinti teisės aktus ir sumažinti nereikalingas administracines išlaidas.

Gamintojai, atsakingi už mažiau nei 1 000 per metus užregistruotų naujų transporto priemonių, daugeliu atvejų mažosios ir vidutinės įmonės, ir toliau lieka atleisti nuo prievolės laikytis savitosios CO₂ išmetimo normos. *De minimis* išimtys padeda sumažinti reikalavimų laikymosi ir administracines sąnaudas mažiesiems gamintojams. Jos sudaro geresnes sąlygas patekti į rinką naujiems gamintojams, tačiau neturi reikšmingo poveikio bendram viso ES transporto priemonių parko išmetamo CO₂ kiekio mažinimui.

Be to, pasiūlyme išlaikyti keli ekonomiškai efektyvaus įgyvendinimo elementai, pvz., bendro fondo sudarymas siekiant sumažinti reikalavimų laikymosi išlaidas gamintojams.

Mažataršių ir netaršių transporto priemonių kreditavimo sistema nesukurtų papildomos administracinės naštos. Panaikinus nukrypti leidžiančią nuostatą dėl tam tikro rinkos segmento gamintojų bus sumažinta administracinė našta.

Reikalavimų laikymosi tvarkos ir baudų dydžio pakeitimų nenumatoma. Su valdymu susijęs galimybių poveikis priklausys nuo konkrečių įgyvendinimo priemonių.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlyme gerbiama pagrindinė laisvė ir ypač laikomasi Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje nustatytų principų.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymui įgyvendinti nereikia papildomų finansinių išteklių.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Pasiūlymas grindžiamas metinių ataskaitų teikimo ir stebėjimo procedūra, nustatyta dabartiniuose reglamentuose. Kad būtų galima įvertinti, ar gamintojai laikosi savo metinės savitosios teršalų išmetimo normos, valstybės narės Komisijai kasmet pateikia duomenis apie visus užregistruotus naujus lengvuosius automobilius ir furgonus. Be patvirtinant tipą nustatomų išmetamo CO₂ kiekio ir masės verčių, stebimi ir kiti aktualūs duomenys, įskaitant degalų rūšį ir išmetamo CO₂ kiekio sumažėjimą dėl ekologinių naujovių.

Komisija, padedama Europos aplinkos agentūros, kasmet skelbia praėjusių kalendorinių metų stebėjimo duomenis ir konkrečių gamintojų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo skaičiavimo rezultatus. Gamintojai gali pranešti apie valstybių narių pateiktų preliminarinių duomenų klaidas. Ši pripažinta stebėjimo sistema yra svarbi teisės aktų poveikiui stebėti.

Siekiant sustiprinti stebėjimo sistemos valdymo aspektus, poveikio vertinime apsvairstyta galimybė atsižvelgti į gamintojo atitikties patikrą, ar naudojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio vertės atitinka vertes, nustatytas patvirtinant tipą.

Be atitikties vertinimo procedūros, poveikio vertinime nustatytas pagrindinių konkrečių politikos tikslų, kurių siekiama šiuo pasiūlymu, įgyvendinimo stebėjimo rodiklių sąrašas. Jie papildyti veiklos tikslų ir rodiklių rinkiniu.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnis – dalykas ir tikslai

Šiame straipsnyje nustatomi išmetamo CO₂ kiekio tikslai, visam ES naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių parkui taikomi nuo 2020, 2025 ir 2030 m. Reglamentą numatoma taikyti nuo 2020 m., kad būtų galima užtikrinti sklandų perėjimą prie naujų tikslų tvarkos nuo 2025 m. Todėl jis apima jau nustatytus viso ES parko 2020 m. tikslus (95 g/km (pagal naująją Europos važiavimo ciklą) lengvųjų automobilių ir 147 g/km (pagal naująją Europos važiavimo ciklą) lengvųjų komercinių transporto priemonių), taip pat naujus 2025 ir 2030 m. tikslus.

Nuo 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos bus grindžiamos nauja išmetamųjų teršalų kiekio bandymo metodika, pasauline suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymo procedūra. Todėl pasauline suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymo procedūra grindžiami 2025 ir 2030 m. viso parko tikslai išreikšti sumažėjimo, palyginti su 2021 m.

savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkiu, procentine verte, kiekvienam gamintojui nustatoma pagal I priedo 4 skirsnio nuostatas.

2 straipsnis – taikymo sritis

Šiame straipsnyje apibrėžta, kokių kategorijų transporto priemonės patenka į šio reglamento taikymo sritį, atsižvelgiant į teisės aktus dėl tipo patvirtinimo. Jame taip pat paaiškinama, kad *de minimis* išimtis gamintojams, atsakingiems už mažiau kaip 1 000 naujų per metus užregistruotų transporto priemonių, neturėtų būti daroma, jei teisę ją pasinaudoti turintis gamintojas vis tiek prašo taikyti jam nukrypti leidžiančią nuostatą ir jo prašymas patenkinamas.

3 straipsnis – apibrėžtys

Įtrauktos naujos terminų „viso ES parko tikslai“, „mažataršės ir netaršios transporto priemonės“ ir „bandomoji masė“ apibrėžtys.

4 straipsnis – savitosios teršalų išmetimo normos

Šiame straipsnyje nustatomas bendras įpareigojimas gamintojui užtikrinti, kad kalendoriniais metais užregistruotų naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio vidurkis neviršytų jo metinės savitosios teršalų išmetimo normos. Tas tikslas nustatomas konkrečiam gamintojui ir apskaičiuojamas pagal viso ES parko tikslą, ribinės vertės kreivę, vidutinę visų gamintojo transporto priemonių masę ir etaloninę masę (M₀ arba TM₀). Masė iki 2024 m. imtinai skaičiuojama pagal parengtos naudoti transporto priemonės masę. Nuo 2025 m. skaičiavimuose vietoje jos naudojama transporto priemonės bandomoji masė, kuri labiau atitinka tikrąją pagamintos transporto priemonės masę. Savitųjų teršalų išmetimo normų skaičiavimo 2020–2030 m. formulės nustatytos I priedo A ir B dalyse. 2020–2024 m. normos skaičiuojamos taip, kaip nustatyta dabar galiojančiuose teisės aktuose.

Nuo 2025 m. gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma turėtų būti skaičiuojama atsižvelgiant į tai, kokią jo transporto priemonių dalį sudaro mažataršės ir netaršios transporto priemonės. Apskaičiuojant tą dalį mažataršės ir netaršios transporto priemonės turėtų būti skaičiuojamos remiantis kiekvienos transporto priemonės išmetamų teršalų kiekio koeficientu. Kai ta dalis viršija viso ES parko lyginamąjį rodiklį, taikoma didesnė gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma.

Kalbant apie lengvasias komercines transporto priemones, pastangos lengvųjų transporto priemonių gamintojams, kurių transporto priemonių vidutinė bandomoji masė viršija vidutinę etaloninę masę (TM₀), ir gamintojams, kurių ji yra mažesnė už TM₀, paskirstomos nevienodai. Pirmojoje grupėje ribinės vertės kreivės nuolydis yra pastovus, o antrojoje taikomas tas pats principas, kaip lengvųjų automobilių gamintojams, t. y., nuolydis keičiamas atsižvelgiant į viso ES parko tikslą.

5 straipsnis – ypatingieji kreditai už 95 g CO₂/km tikslą lengviesiems automobiliams

Ši nuostata nekeičiama ir taikoma iki 2022 m. imtinai.

6 straipsnis – bendro fondo sudarymas

Nuostatos dėl susijusių įmonių ir nepriklausomų gamintojų bendro fondo sudarymo nesikeičia. Tačiau numatyta įgalinti Komisiją paaiškinti nepriklausomų gamintojų bendro fondo sudarymo sąlygas, visų pirma atsižvelgiant į konkurencijos taisykles.

7 straipsnis – stebėjimas ir ataskaitų teikimas

Bendrosios nuostatos dėl valstybių narių teikiamų išmetamo CO₂ kiekio duomenų stebėjimo nesikeičia. Tačiau numatyta sugriežtinti valstybių narių įpareigojimą užtikrinti aukštą duomenų kokybę ir bendradarbiauti su Komisija.

Numatytas mechanizmas, kad vykdant stebėjimą būtų atsižvelgiama į nustatytus naudojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nukrypimus nuo verčių, nustatytų patvirtinant tipą. Šis mechanizmas grindžiamas pasiūlymu tipo patvirtinimo teisės aktuose nustatyti eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio verčių atitikties patikrų procedūrą. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų pranešti apie visus aptiktus nukrypimus, o Komisija į juos turėtų atsižvelgti tikrindama, ar gamintojai laikosi savo normų. Nuostatoje numatytas įgaliojimas Komisijai įgyvendinimo aktu nustatyti tokios procedūros detales.

8 straipsnis – mokestis už viršytą taršos normą

Šiame straipsnyje nustatoma finansinių sankcijų, taikomų savo normą viršijusiam gamintojui, apskaičiavimo formulė. Išlaiką galiojančiuose reglamentuose numatytas mokestis už viršytą taršos normą, t. y. 95 EUR už g CO₂/km.

9 straipsnis – gamintojų rezultatų skelbimas

Straipsnyje išvardijami Komisijos skelbiami duomenys, kaip gamintojai laikosi savo metinių taršos normų (t. y. metinis stebėjimo sprendimas). Į skelbtinus duomenis įtraukta masė, atsižvelgiant į tai, kad nuo 2025 m. ji naudojama kaip naudingumo parametras.

10 straipsnis – tam tikriems gamintojams nukrypti leidžianti nuostata

Išlaikyta galimybė mažiesiems gamintojams (t. y. tiems, kurie atsakingi už 1 000–10 000 užregistruotų lengvųjų automobilių arba 1 000–22 000 užregistruotų furgonų) prašyti taikyti nukrypti nuo savo teršalų išmetimo normos leidžiančią nuostatą.

Tam tikro rinkos segmento gamintojams, t. y. tiems, kurie yra atsakingi už 10 000–300 000 užregistruotų naujų transporto priemonių, išlieka galimybė pasinaudoti nuostata, leidžiančia nukrypti nuo 95 g CO₂/km tikslo. Vis dėlto nuo 2025 m. šios grupės gamintojai turės laikytis pagal I priedą apskaičiuotos savitosios teršalų išmetimo normos.

11 straipsnis – ekologinės naujovės

Gamintojai ir toliau galės vidutinį išmetamų teršalų kiekį mažinti savo transporto priemonėse diegdami pagal šį straipsnį patvirtintas ekologines naujoves. Siekiant atsižvelgti į kiekio sumažėjimo dėl ekologinių naujovių pasikeitimus, kurie gali atsirasti dėl reglamentuojamos bandymo procedūros pakeitimo, numatytas įgaliojimas Komisijai patikslinti 7 g CO₂/km išmetamo CO₂ kiekio sumažėjimo, į kurį gamintojas gali atsižvelgti siekdamas sumažinti savo išmetamų teršalų kiekio vidurkį, viršutinę ribą. Šis įgaliojimas turėtų būti taikomas nuo 2025 m.

Ekologinių naujovių pripažinimo kriterijai išlieka tokie patys iki 2024 m. imtinai. Nuo 2025 m., panaikinus nuorodą į integruoto požiūrio priemones, užtikrinama galimybė motorinių transporto priemonių oro kondicionavimo įrangos efektyvumo gerinimą pripažinti ekologine naujove.

12 straipsnis – tikrasis išmetamo CO₂ kiekis ir suvartojamos energijos kiekis

Šiame straipsnyje numatyta Komisiją įgalioti stebėti ir vertinti pasaulinės suderintos lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūros atitikimą tikrosioms važiavimo sąlygoms ir užtikrinti, kad visuomenė būtų informuojama apie to atitikimo pokyčius.

Tuo tikslu Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai reikalauti, kad valstybės narės ir gamintojai rinktų ir praneštų tikruosius duomenis.

13 straipsnis – M_0 ir TM_0 verčių tikslinimas

Išmetamo CO₂ kiekio mažinimo pastangos gamintojams paskirstomos remiantis visų jų transporto priemonių masės vidurkiu per tam tikrą laikotarpį. Tokia atskaitos vertė yra parengtos naudoti transporto priemonės masė M_0 arba transporto priemonės bandomoji masė TM_0 . Šia nuostata paaiškinamas standartinės masės tikslinimo siekiant užtikrinti, kad savitosios teršalų išmetimo normos ir toliau atspindėtų viso ES parko tikslą, procesas. Nuo 2025 m. turėtų būti tikslinama dažniau – ne kas trejus, o kas dvejus metus. Dažnesnis tikslinimas užtikrins galimybę anksčiau atsižvelgti į vidutinės bandomosios masės pasikeitimus ir jų poveikį gamintojų padėčiai ribinės vertės kreivėje.

14 straipsnis – peržiūra ir ataskaita

Šiame straipsnyje numatytas reikalavimas, kad Komisija pateiktų šio reglamento veiksmingumo ataskaitą ir prireikus prie jos pridėtų reglamento keitimo pasiūlymą. Siūloma ataskaitą pateikti 2024 m., kad terminas būtų suderintas su nuostatomis dėl peržiūros ir ataskaitų teikimo, siūlomomis pagal Reglamentą dėl pastangų pasidalijimo ir Apyvartinių taršos leidimų prekybos direktyvą.

Straipsnyje taip pat išlaikomos nuostatos dėl tipo patvirtinimo bandymo procedūros peržiūros, taip pat įgaliojimai atsižvelgti į reglamentuojamos bandymo procedūros pakeitimus.

15 ir 16 straipsniai – komiteto procedūra ir įgaliojimų delegavimas

Tai standartinės nuostatos dėl komiteto procedūros ir įgaliojimų delegavimo.

17 straipsnis – Reglamento (EB) Nr. 715/2007 pakeitimas

Šiuo pakeitimu siekiama Reglamente (EB) Nr. 715/2007 (Euro 5/6 tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį reglamentą) nustatyti teisinį pagrindą, kuriuo remdamasi, Komisija galėtų nustatyti eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio atitikties patikros procedūrą. Ši procedūra yra būtina veiksmingai rinkos priežiūrai, susijusiai su tipo patvirtinimu ir normų laikymosi tikslais naudojamomis išmetamo CO₂ kiekio vertėmis.

18 ir 19 straipsniai – panaikinimas ir įsigaliojimas

Reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 panaikinami 2020 m. sausio 1 d. Aktas turėtų įsigalioti per 20 dienų po jo paskelbimo.

I–V priedai

I priedas: nustatomos metinių savitųjų teršalų išmetimo normų, kurias turėtų atitikti visų užregistruotų gamintojo naujų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio vidurkis, apskaičiavimo formulės. A dalis skirta lengviesiems automobiliams, o B dalis – lengvosioms komercinėms transporto priemonėms.

II ir III priedai: šiuose prieduose nustatomi stebimų duomenų parametrai, kurių reikia norint apskaičiuoti normas ir patikrinti, ar jų laikomasi. III priedas skirtas lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ir jame nurodomas poreikis atsižvelgti į transporto priemonių, kurių tipas tvirtinamas pakopomis, ypatumus.

IV priedas: šiame priede išvardyti nauja redakcija išdėstomi teisės aktai, t. y. du pagrindiniai reglamentai, (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011, ir atitinkami jų pakeitimo aktai.

V priedas: Atitikmenų lentelė

↓ 510/2011 (pritaikytas) ⇒ naujas

2017/0293 (COD)

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)

(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,

kadangi:

↓ naujas

(1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009¹⁴ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 510/2011¹⁵ buvo keletą kartų iš esmės

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

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.;

↓ 443/2009 1 konstatuojamoji dalis

~~Šiuo reglamentu siekiama nustatyti Bendrijoje įregistruotų naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, tuo pačiu užtikrinant tinkamą vidaus rinkos funkcionavimą.~~

↓ 510/2011 1 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Jungtinių Tautų Bendrąją klimato kaitos konvenciją, kuri Europos bendrijos vardu patvirtinta Tarybos sprendimu 94/69/EB¹⁶, siekiama stabilizuoti tokį šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentracijos lygį atmosferoje, kad klimato sistema būtų apsaugota nuo pavojingo antropogeninio poveikio. Norint pasiekti šį tikslą, būtina užtikrinti, kad metinė vidutinė žemės paviršiaus temperatūra nepakiltų daugiau kaip 2 laipsnius Celsijaus, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Iš Tarpvyriausybinės klimato kaitos komisijos (TKKK) ketvirtos vertinimo ataskaitos matyti, kad tą tikslą bus galima pasiekti tik tuomet, jei bendras šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetamas kiekis nustos didėti ne vėliau kaip 2020 m. 2007 m. kovo 8-9 d. susitikime Europos Vadovų Taryba tvirtai įsipareigojo iki 2020 m. sumažinti bendrą šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetamą kiekį Bendrijoje bent 20 %, palyginti su 1990 m. lygiu, arba 30 %, jei kitos išsivysčiusios šalys įsipareigos panašiai sumažinti išmetamų teršalų kiekį, o ekonomiškai labiau pažengusios besivystančios šalys tinkamai prisidės prie šio tikslo pagal savo galimybes.~~

↓ naujas

- (3) Europos mažataršio judumo strategijos¹⁷ 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;

¹⁶ OJL 33, 7.2.1994, p. 11.

¹⁷ 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“¹⁸ ir „Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“¹⁹ 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. būtinai 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 didžiausios 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 sumenks;
- (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 visapusiškai 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, kurie 2015 m. vasario 25 d. priimtoje Energetikos sąjungos strategijoje numatyti siekiant energiją vartotojams Sąjungoje tiekti saugiai, darniai, konkurencingai ir įperkama kaina. Energetikos sąjungos strategijoje 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;
- (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;

¹⁸ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „EUROPA KELYJE. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiektis visiems darbotvarkė“ (COM(2017) 283 *final*).

¹⁹ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui [...]

- (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;
- (11) 2017 m. įsigaliojo Reglamente (ES) 2017/1151²⁰ nustatyta nauja bandymo, kuriuo matuojamas lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis ir degalų sąnaudos, procedūra (kitais – pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra). Tikimasi, kad pagal šią naują procedūrą išmatuotos išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertės labiau atitiks 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 naujasias išmetamų teršalų normas dera apibrėžti nustatytais teršalų mažinimo rodikliais, siejamais su 2021 m. savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkiu, taikomu tais metais;

↓ 443/2009 2 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Laikydamosi Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos, kuri Europos bendrijos vardu buvo patvirtinta Tarybos sprendimu 94/69/EB²¹, visos šalys privalo parengti ir įgyvendinti nacionalines, o reikiamais atvejais ir regionines programas, į kurias būtų įtrauktos priemonės, skirtos švelninti klimato kaitą. Atsižvelgdama į tai, 2007 m. sausio mėn. Komisija pasiūlė, kad tarptautinių derybų kontekste Europos Sąjunga turėtų siekti iki 2020 m. sumažinti išsivysčiusių šalių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 30 % (palyginti su 1990 m. lygmeniu) ir kad Sąjunga turėtų tvirtai nepriklausomai įsipareigoti iki 2020 m. sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 20 % (palyginti su 1990 m. lygmeniu), neatsižvelgiant į kitų išsivysčiusių šalių sumažinimo dydį. Europos Parlamentas ir Taryba šiam tikslui pritarė.~~

²⁰ ⇒ 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). ⇐

²¹ OL L 33, 1994 2 7, p. 11.

↓ 443/2009 3 konstatuojamoji dalis

~~Viena šių įsipareigojimų pasekmių – visos valstybės narės turės žymiai sumažinti keleivinių automobilių išmetamų teršalų kiekį. Kad išmetamų teršalų kiekis būtų žymiai sumažintas, valstybių narių ir Bendrijos lygiu turėtų būti įgyvendinamos strategijos ir priemonės visuose Bendrijos ekonomikos sektoriuose, ne tik pramonės ir energetikos. Pagal išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį kelių transportas Sąjungoje yra antras didžiausias sektorius, ir jame išmetamų teršalų kiekis toliau didėja. Jei kelių transporto poveikis klimato kaitai dar stiprės, tai gerokai pakenks išmetamų teršalų kiekio mažinimo rezultatams, pasiektiems kituose sektoriuose kovojant su klimato kaita.~~

↓ 510/2011 3 konstatuojamoji dalis

~~Siekiant užtikrinti būtiną išmetamų teršalų kiekio sumažinimą, politikos kryptys ir priemonės valstybės narės ir Sąjungos lygmeniu turėtų būti įgyvendinamos visuose Sąjungos ekonomikos sektoriuose, o ne tik pramonės ir energetikos sektoriuose. 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 406/2009/EB dėl valstybių narių pastangų mažinti jų šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas, Bendrijai siekiant įvykdyti įsipareigojimus iki 2020 m. sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas ⁽²²⁾ nustatytas reikalavimas vidutiniškai 10 % sumažinti išmetamų teršalų kiekį, palyginti su 2005 m. lygiu, tuose sektoriuose, kuriems netaikomi 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/87/EB, nustatančioje šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ⁽²³⁾, nustatyti ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemos reikalavimai, įskaitant kelių transportą. Kelių transportas – antras pagal dydį taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis sektorius Sąjungoje, ir jame išmetamų teršalų kiekis, įskaitant lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamą kiekį, nuolat didėja. Jeigu kelių transporto išmetamų teršalų kiekis nesiliaus didėjęs, tai žymiai pakenks kitų sektorių pastangoms kovojant su klimato kaita.~~

↓ 443/2009 4 konstatuojamoji dalis

~~Bendrijos tikslai naujų keleivinių automobilių atžvilgiu gamintojams suteikia daugiau planavimo tikrumo ir daugiau lankstumo siekiant laikytis išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų, nei tą suteiktų nacionaliniai mažinimo tikslai. Nustatant išmetamų teršalų normas svarbu atsižvelgti į poveikį rinkoms ir gamintojų konkurencingumui, tiesiogines ir netiesiogines verslui nustatomas sąnaudas ir naudą, kuri gaunama skatinant naujovių diegimą ir mažinant suvartojamos energijos kiekį.~~

²² OL L 140, 2009 6 5, p. 136.

²³ OL L 275, 2003 10 25, p. 32.

↓ 443/2009 5 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- (12) ~~Šis reglamentas pagrįstas Bendrijoje registruotų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nusistovėjusiu matavimo ir kontrolės procesu pagal 2000 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą Nr. 1753/2000/EB, nustatantį naujų keleivinių automobilių vidutinio konkretaus išmetamųjų CO₂ dujų kiekio kontrolės sistemą²⁴. Svarbu, kad išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų nustatymas ir toliau teiktų visos ~~Bendrijos~~ ☒ Sąjungos ☒ masto nuspėjamumą ir planavimo saugumą transporto priemonių gamintojams ~~visu~~ jų naujų lengvųjų automobilių ☒ ir lengvųjų komercinių transporto priemonių ☒ parke ~~Bendrijoje~~ ☒ Sąjungoje ☒ atžvilgiu;~~

↓ 510/2011 5 konstatuojamoji dalis

~~Siekiant pagerinti Europos automobilių pramonės konkurencingumą, turėtų būti naudojamos skatinimo programos, pvz., ekologinių naujovių įskaitymas ir ypatingųjų kreditų suteikimas.~~

↓ naujas

- (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;
- (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 sukurta didelė vidaus rinka 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 nustatytas mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalies Europos Sąjungos transporto priemonių parke lyginamasis rodiklis ir įdiegta gerai parengta sistema, kaip gamintojo savitąsias išmetamo CO₂ normas tikslinti remiantis mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalimi gamintojo transporto priemonių parke, būtų

²⁴ OL L 202, 2000 8 10, p. 1.

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. 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;

↓ 443/2009 6 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Bendrijos strategiją mažinti lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekį Komisija priėmė 1995 m. Ši strategija buvo grindžiama trimis ramsčiais: savanorišku automobilių pramonės išipareigojimu mažinti išmetamų teršalų kiekį, geresniu vartotojų informavimu ir taupiai degalus vartojančių automobilių populiarinimu fiskalinėmis priemonėmis.~~

↓ 443/2009 7 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~1998 m. Europos automobilių gamintojų asociacija (ACEA) išipareigojo ne vėliau kaip 2008 m. sumažinti vidutinį parduotų naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekį iki 140 g CO₂/km; 1999 m. Japonijos automobilių gamintojų asociacija (JAMA) ir Korėjos automobilių gamintojų asociacija (KAMA) išipareigojo ne vėliau kaip 2009 m. sumažinti vidutinį parduotų naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekį iki 140 g CO₂/km. Šie išipareigojimai patvirtinti 1999 m. vasario 5 d. Komisijos rekomendacija 1999/125/EB dėl keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo²⁵ (ACEA), 2000 m. balandžio 13 d. Komisijos rekomendacija 2000/303/EB dėl keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo (KAMA)²⁶ ir 2000 m. balandžio 13 d. Komisijos rekomendacija 2000/304/EB dėl keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo (JAMA)²⁷.~~

↓ 443/2009 8 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~2007 m. vasario 7 d. Komisija priėmė du komunikatus panašiomis temomis: komunikatą, kuriame išdėstyti Bendrijos strategijos dėl keleivinių automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo persvarstymo rezultatai ir komunikatą dėl konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistemos 21 ajame amžiuje (CARS 21). Komunikatuose pabrėžta, kad padaryta pažanga siekiant 140 g CO₂/km tikslo ne vėliau kaip 2008–2009 m., tačiau be papildomų priemonių Bendrijos 120 g CO₂/km tikslas iki 2012 m. pasiektas nebus.~~

²⁵ OL L 40, 1999 2 13, p. 49.

²⁶ OL L 100, 2000 4 20, p. 55.

²⁷ OL L 100, 2000 4 20, p. 57.

↓ 510/2011 8 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Nuostatos, kuriomis įgyvendinamos lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos, turėtų būti suderinamos su teisės aktais, kuriais diegiamos naujų keleivinių automobilių parko išmetamų teršalų normos, nustatytos 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 443/2009, nustatančiame naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį⁽²⁸⁾.~~

↓ 443/2009 9 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Kad iki 2012 m. būtų pasiektas Bendrijos 120 g CO₂/km tikslas, komunikatuose pasiūlytas integruotas principas ir pranešta, jog Komisija pasiūlys teisės aktus Bendrijos tikslams pasiekti, kurie numatyti privalomai mažinti išmetamo CO₂ kiekį iki 130 g CO₂/km tikslo vidutiniam naujų automobilių parkui, patobulinus transporto priemonių variklio technologiją. Laikantis požiūrio pagal gamintojų savanoriškai priimtus įsipareigojimus, tai bus taikoma toms sudedamosioms dalis, į kurias atsižvelgiama matuojant keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekį pagal 2007 m. birželio 20 d. 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 prieigos²⁹. CO₂/km bus sumažintas dar 10 g arba, jei techniniu atžvilgiu būtina, lygiaverečiu kiekiu, atlikus kitus technologinius patobulinimus ir daugiau vartojant tvarių biodegalų.~~

↓ 443/2009 10 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- (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. Teisės aktais turėtų būti tinkama siekti bendrųjų Kioto protokolo tikslų, kuriuos išsikėlė Bendrija, ir juos reikėtų papildyti kitomis labiau su eksploatavimu susijusiomis priemonėmis, pvz., skirtingi automobilių ir energijos mokesčiai.~~

²⁸ OL L 140, 2009 6 5, p. 1.

²⁹ OL L 171, 2007 6 29, p. 1.

↓ 443/2009 11 konstatuojamoji dalis

~~Europos Sąjungos bendrajame biudžete turėtų būti numatytas tinkamas finansavimas, skirtas technologijų, kuriomis siekiama radikaliai sumažinti kelių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, vystymui skatinti.~~

↓ 443/2009 12 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

- (19) ~~Siekiant išlaikyti įvairovę automobilių~~ ☒ lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių ☒ rinkoje ir jos gebėjimą tenkinti įvairius vartotojų poreikius, ~~keleiviniams automobiliams~~ taikomos CO₂ normos turėtų būti nustatomos pagal tiesinę priklausomybę nuo ~~automobilių~~ ☒ transporto priemonių ☒ ~~naudos naudingumo~~⁵. ⇒ 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 – vietoje parengtos naudoti transporto priemonės masės nuo 2025 m. turėtų būti naudojama 2017 m. birželio 1 d. Reglamente (ES) 2017/1151 nustatyta transporto priemonės bandomoji masė; ~~Be to, duomenų apie masę jau yra. Turėtų būti renkami duomenys apie alternatyvius „naudos“ parametrus, pvz., automobilio ratų apibrėžtą jo plotą (tarpųvežio pločio ir ratų bazės sandaugą), kad „naudos“ principu atliekamas ilgalaikis įvertinimas būtų paprastesnis. Komisija iki 2014 m. turėtų peržiūrėti duomenų tinkamumą ir, jeigu reikia, pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą dėl „naudos“ parametro pritaikymo.~~
-

↓ naujas

- (20) viso Europos Sąjungos 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 Europos Sąjungos 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;

↓ 443/2009 13 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

- (22) Šiuo reglamentu siekiama automobilių pramonei ~~pasūlyti sukurti~~ paskatų investuoti į naujas technologijas. Šiuo reglamentu aktyviai skatinamos ekologinės naujovės ir jame ⇒ numatyta sistema turėtų būti tinkama ⇐ ~~atsižvelgiama į būsimas~~ technologijos naujoves. ~~Naujoviškų varomosios jėgos technologijų kūrimą reikėtų ypatingai skatinti, nes jų dėka išmetamų teršalų kiekis būtų žymiai mažesnis nei tradicinių keleivinių automobilių išmetamų teršalų kiekis. Tokiu būdu yra skatinamas ilgalaikis Europos pramonės konkurencingumas ir sukuriamas daugiau aukštos kokybės darbo vietų. Komisija turėtų apsvarstyti galimybę įtraukti ekologinių naujovių priemones į bandymų procedūrų peržiūrą pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalį, atsižvelgdama į techninį ir ekonominį tokio įtraukimo poveikį.~~ ⇒ Patirtis rodo, kad ekologinės naujovės padeda ekonomiškai efektyviai taikyti reglamentas (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; ⇐

↓ 510/2011 12 konstatuojamoji dalis

~~1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 1999/94/EB dėl vartotojų galimybės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamo CO₂ kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius (³⁰) jau pateiktas reikalavimas, kad reklaminėje literatūroje būtų nurodytas automobilių oficialiai patvirtintas išmetamųjų CO₂ dujų kiekis ir oficialiai patvirtintas suvartojamų degalų kiekis. Remdamasi šiuo reikalavimu, Komisija įtraukė nuostatas dėl reklamos į savo 2003 m. kovo 26 d. rekomendaciją 2003/217/EB dėl Direktyvos 1999/94/EB nuostatų dėl reklaminės literatūros taikymo kitoms žiniasklaidos priemonėms (³¹). Taigi, ne vėliau kaip 2014 m. į Direktyvos 1999/94/EB taikymo sritį reikėtų įtraukti ir lengvasias komercines transporto priemones, kad reklamuojant bet kokias lengvasias komercines transporto priemones, kartu su informacija apie energijos vartojimą arba kainą galutiniams vartotojams taip pat būtų pateikiama informacija apie automobilių oficialiai patvirtintą išmetamo CO₂ kiekį ir suvartojamų degalų kiekį.~~

↓ naujas

- (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

³⁰ OL L 12, 2000 1 18, p. 16.

³¹ OL L 82, 2003 3 29, p. 33.

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 atitiktčiai nustatytiems rodikliams įvertinti;

↓ 443/2009 14 konstatuojamoji dalis

~~Pripažįstant labai dideles mokslinių tyrimų bei plėtros ir gamybos išlaidas, tenkančias pirmosios kartos labai mažai CO₂ išmetančios transporto priemonės vienetai, kurios bus įvestos į rinką po šio reglamento įsigaliojimo, šiuo reglamentu siekiama laikinai paspartinti ir palengvinti ypač mažai CO₂ išmetančių transporto priemonių pateikimo į Bendrijos rinką pradinėse jų panaudojimo komerciniais tikslais stadijose procesą.~~

↓ 443/2009 15 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Naudojant tam tikrus alternatyvius degalus, galima žymiai sumažinti išmetamo CO₂ kiekį išgavimo ir panaudojimo santykio dydžių aspektu. Todėl šiame reglamente pateikiamos specifinės nuostatos, kuriomis siekiama skatinti tolesnį tam tikrų alternatyviais degalais varomų transporto priemonių platinimą Bendrijos rinkoje.~~

↓ 510/2011 15 konstatuojamoji dalis

~~Ne vėliau kaip 2012 m. sausio 1 d. ir siekiant pagerinti degalų sąnaudų matavimą ir duomenų apie tai rinkimą, Komisija turėtų apsvarstyti, ar reikėtų iš dalies pakeisti susijusius teisės aktus, kad būtų įtrauktas N1 kategorijos transporto priemonių, apibrėžtų 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB, nustatančios motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus ⁽³²⁾, II priede, tipo patvirtinimą siekiančių gauti gamintojų išpareigojimas kiekvienoje transporto priemonėje įmontuoti degalų sąnaudų matavimo prietaisą.~~

↓ 443/2009 16 konstatuojamoji dalis

~~Kad normos būtų suderintos su požiūriu, kurio Komisija laikosi pagal CO₂ ir automobilių strategiją, ypač atsižvelgiant į gamintojų asociacijų savanoriškus išpareigojimus, tos normos turėtų būti taikomos naujiems keleiviniams automobiliams, kurie Bendrijoje registruojami pirmą kartą ir kurie nebuvo anksčiau registruoti už Bendrijos ribų, išskyrus ribotą laikotarpį, kad nebūtų piktnaudžiaujama.~~

³² OJ L 263, 2007-10-9, p. 1.

↓ 510/2011 16 konstatuojamoji dalis

~~Siekiant užtikrinti suderinamumą su Reglamentu (EB) Nr. 443/2009 ir išvengti piktnaudžiavimo, norma turėtų būti taikoma naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, kurios pirmą kartą įregistruojamos Sąjungoje ir kurios anksčiau nebuvo registruotos ne Sąjungoje, išskyrus ribotą laikotarpį.~~

↓ 510/2011 17 konstatuojamoji dalis

- (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.
-

↓ 443/2009 18 konstatuojamoji dalis

- (25) ~~Tipa patvirtinimo tikslais specialios paskirties transporto priemonės, apibrėžtos Direktyvos 2007/46/EB II priede, taikomi specialūs reikalavimai, todėl jos neturėtų patekti į šio reglamento taikymo sritį. Transporto priemonės, kurios prieš įsigaliojant šiam reglamentui buvo pripažintos priklausančiomis M1 kategorijai, kurios pagamintos specialiai komerciniais tikslais taip, kad jose būtų galima patalpinti invalido vežimėlį, bei kurios atitinka Direktyvos 2007/46/EB II priede pateiktą specialios paskirties transporto priemonės apibrėžtį, neturėtų patekti į šio reglamento taikymo sritį, vadovaujantis Bendrijos politika, skirta padėti žmonėms su negalia.~~
-

↓ 510/2011 18 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Gamintojai turėtų turėti galimybių patys spręsti, kaip įvykdyti šiuo reglamentu jiems nustatomas normas, ir jiems turėtų būti leista skaičiuoti vidutinį jų naujų transporto priemonių parko išmetamų teršalų kiekį, o ne taikyti CO₂ normas kiekvienai atskirai transporto priemoni. Todėl gamintojai turėtų užtikrinti, kad visų Sąjungoje įregistruojamų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, už kurias tie gamintojai atsakingi, vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis neviršytų teršalų išmetimo normų, nustatytų šioms transporto priemonėms, vidurkio. Siekiant palengvinti reikalavimo įvedimą, šis reikalavimas turėtų būti pradėtas taikyti laipsniškai, pradedant 2014 m. ir baigiant 2017 m. Tai dera su Reglamente (EB) Nr. 443/2009 nustatytais terminais ir laipsninio taikymo laikotarpiu.~~

↓ 443/2009 19 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Gamintojai turėtų turėti galimybių patys spręsti, kaip įvykdyti šiuo reglamentu jiems nustatomas normas, ir jiems turėtų būti leista skaičiuoti vidutinį jų naujų automobilių parko išmetamų teršalų kiekį, o ne taikyti CO₂ normas kiekvienam atskiram automobiliui. Todėl gamintojai turėtų užtikrinti, kad visų Bendrijoje įregistruotų naujų automobilių, už kuriuos tie gamintojai atsakingi, vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis neviršytų teršalų išmetimo normų, nustatytų tiems automobiliams, vidurkio. Šis reikalavimas turėtų būti palaipsniui įvedamas nuo 2012 m. iki 2015 m., siekiant palengvinti pereinimą.~~

↓ 510/2011 19 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Siekiant užtikrinti, kad mažiems ir tam tikrą rinkos nišą užpildantiems gamintojams nustatytos normos tinkamai atitiktų tokių gamintojų ypatybes ir kad jos būtų suderinamos su gamintojų galimybėmis mažinti išmetamus teršalus, turėtų būti nustatomos pakaitinės išmetamų teršalų mažinimo normos, kurias nustatant atsižvelgiama į atitinkamo gamintojo transporto priemonių technologinį potencialą mažinti jų savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, ir derančias su atitinkamų rinkos segmentų specifika. Šią nukrypti leidžiančią nuostatą reikėtų peržiūrėti atliekant savitųjų teršalų išmetimo normų, pateikiamų I priede, peržiūrą, kuri turėtų būti baigta ne vėliau kaip 2013 m. pradžioje.~~

↓ 443/2009 20 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

(26) ~~N~~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 ⇐ alternatyvias teršalų kiekio mažinimo normas, susijusiusu su atitinkamo gamintojo transporto priemonių technologiniu potencialu mažinti jų savitąjį išmetamo CO₂ kiekį ir derančiasas su atitinkamų rinkos segmentų savybėmis. ~~I šią nukrypti leidžiančią nuostatą reikėtų atsižvelgti peržiūrint savitąsias teršalų išmetimo normas, pateikiamas I priede, o tokia peržiūra turėtų būti baigta ne vėliau kaip 2013 m. pradžioje.~~

↓ 333/2014 7 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

(27) pripažįstant neproporcingą poveikį ~~smulkiausiems~~ 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 išmetimu 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 ~~keleivinių lengvųjų~~ automobilių ~~☒~~ ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių ~~☒~~ per metus, ~~įregistruotų 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; ⇐ ~~Siekiant tiems gamintojams užtikrinti teisinį tikrumą nuo ankstyviausio etapo, labai svarbu, kad ši nukrypti leidžianti nuostata būtų taikoma nuo 2012 m. sausio 1 d.;~~

↓ 333/2014 9 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

- (28) leidimo taikyti nukrypti ⇒ nuo parko išmetamų 95g CO₂/km normos ⇐ leidžiančias nuostatas tam tikro rinkos segmento gamintojams procedūra turėtų ~~būti taikoma ir po 2020 m. Tačiau, siekiant~~ užtikrinti, kad tam tikro rinkos segmento gamintojams nustatytos pastangos mažinti išmetamųjų teršalų kiekį atitiktų stambiųjų gamintojų pastangas ⇒ , susijusias su ta norma. ⇐ ~~, nuo 2020 m. turėtų būti taikoma norma, kuri yra 45 % mažesnė už 2007 m. tam tikro rinkos segmento gamintojų vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį;~~ ⇒ 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; ⇐

↓ 510/2011 20 konstatuojamoji dalis

~~Sąjungos strategijoje sumažinti keleivinių automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamą CO₂ kiekį buvo nustatytas integruotas principas, kuriuo siekiama iki 2012 m. įgyvendinti Sąjungos tikslą dėl 120 g CO₂/km normos, ir pateikta ilgesnės trukmės didesnio išmetamų teršalų mažinimo vizija. Reglamente (EB) Nr. 443/2009 šis siekis sukonkretinamas, nustatant ilgalaikį tikslą, kad naujo automobilių parko išmetamas vidutinis CO₂ kiekis būtų sumažintas iki 95 g CO₂/km. Siekiant užtikrinti, kad minėto požiūrio būtų laikomasi ir suteikti pramonei daugiau planavimo tikrumo, turėtų būti nustatytas ilgalaikis lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo savitojo CO₂ kiekio tikslas 2020 m.~~

↓ 443/2009 21 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Tam tikro rinkos segmento gamintojams turėtų būti leista vadovautis alternatyvia norma, kuri yra 25 % mažesnė nei jų vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis 2007 m. Reikėtų nustatyti lygiavertį tikslą tais atvejais, kai neturima duomenų apie gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį 2007 m. Į šią nukrypti leidžiančią nuostatą reikėtų atsižvelgti peržiūrint savitąsias~~

~~teršalų išmetimo normas, pateikiamas I priede, o tokia peržiūra turėtų būti baigta ne vėliau kaip 2013 m. pradžioje.~~

↓ 443/2009 22 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- (29) ~~N~~ustatant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, taikomą visiems ~~Bendrijoje~~ ☒ 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 ~~keleiviniams~~ lengviesiems automobiliams ☒ ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ☒, kurių ☒ etaloninė ☒ masė didesnė nei 2 610 kg ir kuriems tipo patvirtinimas nėra išplečiamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalį, tokių ~~automobilių~~ ☒ transporto priemonių ☒ išmetamų teršalų kiekis turėtų būti matuojamas vadovaujantis tokia pačia matavimo procedūra, kuri ~~keleiviniams automobiliams~~ ☒ lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ☒ nustatyta Komisijos ~~Reglamente~~ (EB) Nr. 692/2008³³ ☒ ir Reglamente (ES) 2017/1151 ir Komisijos įgyvendinimo reglamentuose (ES) 2017/1152³⁴ bei (ES) 2017/1153³⁵ ☒. Gauti išmetamo CO₂ kiekio dydžiai turėtų būti įtraukti į transporto priemonės atitikties liudijimą, kad juos būtų galima įtraukti į stebėsenos sistemą.

↓ 510/2011 22 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- (30) Ssukomplektuotos ☒ lengvosios komercinės ☒ transporto priemonės savitasis išmetamo CO₂ kiekis turėtų būti priskiriamas bazinės transporto priemonės gamintojui.

³³ 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).

³⁴ 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).

³⁵ 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).

↓ 510/2011 23 konstatuojamoji dalis

~~Komisija, siekdama užtikrinti sukomplektuotų transporto priemonių pavyzdines išmetamo CO₂ kiekio ir degalų naudojimo efektyvumo vertes, turėtų pasiūlyti specialią procedūrą ir prireikus atsižvelgti į galimybę persvarstyti teisės aktus dėl tipo patvirtinimo.~~

↓ naujas

(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 į tokį poreikį būtų deramai atsižvelgiama Reglamente (ES) 2017/1151;

↓ 443/2009 23 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

(32) Ssiekiant 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;

↓ naujas

(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;

↓ 443/2009 24 konstatuojamoji dalis

(34) Ssiekiant užtikrinti, kad šiuo reglamentu nustatytos normos būtų vykdomos, būtinas patikimai veikiantis pareigų laikymosi mechanizmas;

↓ naujas

- (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 pateiktų naudojamų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio atitikties patikros procedūrą. Todėl Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 turėtų būti iš dalies pakeistas;

↓ 443/2009 25 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

- (37) ~~N~~naujų ~~keleivinių~~ lengvųjų automobilių ~~☒~~ ir lengvųjų komercinių transporto priemonių ~~☒~~ savitasis išmetamo CO₂ kiekis matuojamas remiantis ~~Bendrijoje~~ ~~☒~~ 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 ~~Bendrijoje~~ ~~☒~~ 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 tikslūs ir išsamūs duomenis ir turi veiksmingai bendradarbiauti tarpusavyje ir su Komisija, kad išspręstų duomenų kokybės klausimus; ⇐

↓ 443/2009 26 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Direktyvoje 2007/46/EB numatoma, kad gamintojai turi išduoti atitikties liudijimus, kuriuos turi turėti kiekvienas naujas keleivinis automobilis, ir kad valstybės narės turi leisti naują keleivinį automobilį registruoti ir pradėti eksploatuoti tik tada, kai jis turi galiojantį atitikties liudijimą. Valstybių narių renkami duomenys turėtų atitikti atitikties liudijimą, kurį keleiviniam automobiliui išdavė gamintojas, ir remtis tik jame pateikiama informacija. Jeigu valstybės narės dėl pateisinamų priežasčių nenaudoja atitikties liudijimo naujo keleivinio automobilio registracijos ir eksploatavimo pradžios procesui užbaigti, jos turėtų imtis būtinų priemonių, skirtų užtikrinti tinkamą stebėsenos procedūros tikslumą. Reikėtų Bendrijos standartų duomenų bazės, skirtos atitikties liudijimų duomenims. Ji turėtų būti naudojama kaip vienas bendras nuorodų šaltinis, sudarant valstybėms narėms sąlygas lengviau tvarkyti registracijos duomenis naujai registruojant transporto priemones.~~

↓ 510/2011 27 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- (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, ~~pradedant 2014 m. sausio 1 d. Mokestis turėtų būti apskaičiuojamas atsižvelgiant į tai, kiek gamintojai viršijo jiems nustatytą normą. Siekiant užtikrinti suderinamumą, minėto mokesčio sistema turėtų būti panaši į nustatytąjį Reglamente (EB) Nr. 443/2009. Sumos, surenkamos iš mokesčių už viršytą taršos normą, turėtų būti laikomos Europos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis.~~
-

↓ 510/2011 28 konstatuojamoji dalis

- (39) ~~Bbet~~ 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.
-

↓ 510/2011 29 konstatuojamoji dalis

- (40) Šis reglamentas neturėtų ~~kliudyti~~ trukdyti visapusiškai taikyti Sąjungos konkurencijos taisyklių.
-

↓ 443/2009 30 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Komisija turėtų apsvarstyti naujus būdus ilgalaikiam tikslui pasiekti, ypač kreivės nuolydį, „naudos“ parametą ir mokesčio už viršytą taršos normą sistemą.~~

↓ 510/2011 31 konstatuojamoji dalis

~~Kelių transporto priemonių išmetamas CO₂ kiekis ir jų suvartojamų degalų kiekis yra labai susiję su transporto priemonių važiavimo greičiu. Be to, kadangi lengvųjų komercinių transporto priemonių greitis neribojamas, gali būti, kad dėl didžiausio greičio vyksta tam tikra konkurencija, todėl gali būti pradėtos naudoti pernelyg aukštos pavaros, dėl kurių, važiuojant lėčiau, kuras naudojamas neefektyviai. Todėl tikslinga išnagrinėti, ar į 1992 m. vasario 10 d. Tarybos direktyvos 92/6/EEB dėl greičio ribotuvių įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų~~

~~transporto priemonėse Bendrijoje (³⁶) taikymo sritį įmanoma įtraukti lengvasias komercines transporto priemones, kurioms taikomas šis reglamentas.~~

↓ 443/2009 31 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimanamos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais vykdomaisiais įgaliojimais tvarką³⁷.~~

↕ naujas

(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 nuomonę³⁸ ir Europos Parlamento rekomendaciją, kurią jis pateikė atlikęs išmetamų teršalų kiekio matavimo automobilių pramonėje tyrimą³⁹, turėtų būti parengta tvarka, pagal kurią būtų vertinama, ar transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės, nustatytos pagal Reglamentą (ES) 2017/1151, atitinka tikrovę. Komisija turėtų būti įgaliota užtikrinti, kad tokie duomenys būtų prieinami viešai, ir, jei reikia, parengti reikiamas tokiam vertinimui būtinų duomenų identifikavimo ir surinkimo procedūras;

(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 įvertinti ir šio reglamento veiksmingumą, kad pagal šiuos tris teisės aktus įgyvendintos priemonės būtų įvertintos suderintai ir nuosekliai;

(43) Reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 turėtų būti panaikinti nuo 2020 m. sausio 1 d.;

↓ 333/2014 15 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

(44) siekiant užtikrinti vienodas ☒ šio ☒ Reglamento (EB) Nr. 443/2009 įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais

³⁶ ~~OL L 57, 1992 3 2, p. 27.~~

³⁷ ~~OL L 184, 1999 7 17, p. 23.~~

³⁸ 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*).

³⁹ Tarybai ir Komisijai pateikta 2017 m. balandžio 4 d. Europos Parlamento rekomendacija dėl išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo (2016/2908(RSP)).

~~turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁴⁰;~~

↓ naujas

- (45) su 6 straipsnio 8 dalimi, 7 straipsnio 7 ir 8 dalimis, 8 straipsnio 3 dalimi, 11 straipsnio 2 dalimi, 12 straipsnio 3 dalimi ir 14 straipsnio 3 dalimi susijusiais įgyvendinimo įgaliojimais turėtų būti naudojamosi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011⁴¹;

↓ 443/2009 32 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Visų pirma Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai atsižvelgus į šio reglamento taikymo patirtį iš dalies keisti stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimus, nustatyti mokesčių už viršytą taršos normą surinkimo metodus, priimti išsamias nuostatas dėl nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo tam tikriems gamintojams ir pritaikyti I priedą, siekiant atsižvelgti į Bendrijoje įregistruotų naujų keleivinių automobilių masės raidą ir atspindėti visus reguliuojamosios bandymų procedūros savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti pokyčius. Kadangi tos priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *inter alia*, jį papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti tvirtinamos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje nustatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

↓ 333/2014 16 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)
⇒ naujas

- (46) ⇒ kad neesminės šio reglamento nuostatos galėtų būti iš dalies pakeistos arba papildytos, ⇐ pagal SESV ☒ Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo ☒ 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų iš dalies pakeistos ~~Reglamento (EB) Nr. 443/2009 II ☒ ir III ☒ priedai~~, kiek tai susiję su duomenų reikalavimais ir duomenų parametrais, ~~papildytos~~ ☒ su tuo, kaip papildomos ☒ taisyklės dėl kriterijų, kuriais nustatomos nukrypti nuo savitųjų teršalų išmetimo normų leidžiančių nuostatų taikymo sąlygos, aiškinimo, dėl prašymų leisti taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą turinio ir dėl savitojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo, ~~kuriais Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede~~ ☒ taip pat su 13 straipsnyje ☒ nurodytais M₀ ⇒ ir TM₀ ⇐ skaičiais ⇒, 11 straipsnyje nurodytos 7 g CO₂/km ribos ⇐ ☒ ir 14 straipsnio 3 dalyje nurodytą I priede pateiktą formulę tikslinimu ☒ būtų suderintas su naujų keleivinių automobilių

⁴⁰ ~~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).~~

⁴¹ 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).

~~masės per praėjusius trejus kalendorinius metus vidurkiu ir kuriais būtų patikslintos Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede pateiktos formulės. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais ☒, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais⁴² ☒. Atlikdama su ☒ Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su ☒ deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ~~ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai~~ ☒ visus dokumentus turėtų gauti tuo pačiu metu, kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams turėtų būti suteikta galimybė nuolat dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, atliekančių su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose; ☒.~~

↓ 443/2009 33 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Sprendimas Nr. 1753/2000/EB turėtų būti panaikintas paprastinimo ir teisinio aiškumo tikslais.~~

↓ 510/2011 34 konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- (47) ~~K~~kadangi šio reglamento tikslo, t. y. ☒ naujų lengvųjų automobilių ir ☒ naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių eksploatacinių charakteristikų reikalavimų, atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį, nustatymo valstybės narės negali deramai pasiekti, ir kadangi dėl jo apimties bei poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

↓ 443/2009 (pritaikytas)

1 straipsnis

Dalykas ir tikslai

1. Šiuo reglamentu nustatomi naujų ~~keleivinių~~ lengvųjų automobilių ☒ ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių ☒ eksploatacinių charakteristikų reikalavimai atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį, kad būtų užtikrintas tinkamas vidaus rinkos veikimas ~~ir pasiektas pagrindinis Europos bendrijos tikslas – kad vidutinis naujų automobilių parko išmetamų teršalų kiekis būtų 120 g CO₂/km. Šiame reglamente nustatomas tikslas – kad naujo keleivinio automobilio išmetamo CO₂ kiekis taptų 130 g CO₂/km, patobulinus transporto priemonių~~

⁴² OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

~~variklio technologija, kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemones, bei panaudojant naujoviškas technologijas.~~

↓ 510/2011 (pritaikytas)

~~1 straipsnis~~

Dalykas ir tikslai

~~1. Šiuo reglamentu nustatomi naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių eksploatacinių charakteristikų reikalavimai, atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį. Šiuo reglamentu nustatoma, kad naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamas vidutinis CO₂ kiekis yra 175 g CO₂/km, ir kad ši norma turi būti pasiekta patobulinus transporto priemonių technologiją, o matuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemones bei pasitelkiant naujoviškas technologijas.~~

↓ 333/2014 1 straipsnio 1 punktą
(pritaikytas)

~~Šiuo reglamentu Sąjungoje įregistruotų naujų automobilių parkui nustatoma nuo 2020 m. pradedama taikyti vidutinio išmetamų teršalų kiekio norma – 95 g CO₂/km, apskaičiuojama vadovaujantis Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedu bei jo įgyvendinimo priemonėmis ir panaudojant naujoviškas technologijas.~~

↓ 253/2014 1 straipsnio 1 punktą
(pritaikytas)
⇒ naujas

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 ~~įuž~~registruotų 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 ⇐ ~~715/2007 ir jo įgyvendinimo priemones, bei pasitelkiant naujoviškas technologijas.~~

↓ 443/2009 (pritaikytas)
⇒ naujas

3. Šis reglamentas ⇒ iki 2024 m. gruodžio 31 d. ⇐ bus papildytas kitomis priemonėmis, kurios būdamos ~~Bendrijos~~ ☒ Sąjungos ☒ integruoto požiūrio ☒, nurodyto 2007 m.

Komisijos komunikate Tarybai ir Europos parlamentui⁴³, ☒ dalimi atitiktą 10 g CO₂/km sumažinimą.

↓ naujas

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 30 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.

↓ 443/2009 (pritaikytas)

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas:

- a) Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtoms M₁ klasės variklinėms transporto priemonėms („~~keleiviniai~~ lengvieji automobiliai“), kurios ~~Bendrijoje~~ ☒ Sąjungoje ☒ registruojamos pirmą kartą ir kurios anksčiau nebuvo registruotos už ~~Bendrijos~~ ☒ Sąjungos ☒ ribų („nauji ~~keleiviniai~~ lengvieji automobiliai“);

~~2. Ankstesnė registracija už Bendrijos ribų, atlikta mažiau nei prieš tris mėnesius iki registracijos Bendrijoje, neįskaičiuojama.~~

~~3. Šis reglamentas netaikomas specialios paskirties transporto priemonėms, kaip apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB II priedo A dalies 5 punkte.~~

⁴³ 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).

↓ 333/2014 1 straipsnio 2 punktas
(pritaikytas)

~~4. Nuo 2012 m. sausio 1 d. 4 straipsnis, 8 straipsnio 4 dalies b ir c punktai, 9 straipsnis ir 10 straipsnio 1 dalies a ir c punktai netaikomi gamintojui, kuris kartu su visomis su juo susijusiomis įmonėmis yra atsakingas už mažiau nei 1 000 per praėjusius kalendorinius metus Sąjungoje įregistruotų naujų keleivinių automobilių.~~

↓ 510/2011 (pritaikytas)

~~2 straipsnis~~

~~Taikymo sritis~~

- ~~1. Šis reglamentas taikomas b) Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtai~~s~~ N₁ kategorija~~ies~~ variklinėms transporto priemonėms, kurios etaloninė masė neviršija 2 610 kg, ir N₁ kategorija~~ies~~ transporto priemonėms, kurioms 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.
-

↓ 253/2014 1 straipsnio 2 punktas
(pritaikytas)
⇒ naujas

4. 4 straipsnis, ~~78~~ straipsnio 4 dalies b ir c punktai, ~~89~~ straipsnis ir ~~940~~ straipsnio 1 dalies a ir c punktai netaikomi gamintojui, kuris kartu su visomis su juo susijusiomis įmonėmis atsakingas už mažiau nei ☒ 1 000 naujų lengvųjų automobilių arba už mažiau nei ☒ 1 000 naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, Sąjungoje užregistruotų per praėjusius kalendorinius metus ~~Sąjungoje įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių~~ ⇒, nebent pagal 10 straipsnį gamintojas paprašo nukrypti leidžiančios nuostatos ir tokia nuostata jam pritaikoma ⇐.

~~3 straipsnis~~

~~Sąvokos~~

~~1. Šio reglamento tikslais taikomos šios sąvokos:~~

- ~~a) vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis gamintojo atžvilgiu visų to gamintojo pagamintų naujų keleivinių automobilių savitojo išmetamo CO₂ kiekio vidurkis;~~
- ~~b) atitikties liudijimas Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnyje nurodytas liudijimas;~~
- ~~c) gamintojas – asmuo arba įstaiga, atskaitingi patvirtinančiai valdžios institucijai už visus klausimus, susijusius su EB tipo patvirtinimo tvarka pagal Direktyvą 2007/46/EB, ir atsakingi už produkcijos atitikties užtikrinimą;~~
- ~~d) masė – parengto eksploatuoti automobilio masė su kėbulu, kaip pažymėta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.6 skyriuje;~~
- ~~e) automobilio ratų apibrėžtas jo plotas tarpvėžio pločio ir ratų bazės sandauga, nurodyta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.1 ir 2.3 skirsniuose;~~
- ~~g) savitoji teršalų išmetimo norma – kiekvieno gamintojo atžvilgiu kiekvienam naujam keleiviniam automobiliui, kurį tas gamintojas yra pagaminęs, pagal I priedą leidžiamas vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis arba, jeigu gamintojui pagal 11 straipsnį suteikta nukrypti leidžianti nuostata, pagal tą nukrypti leidžiančią nuostatą leidžiama savitoji teršalų išmetimo norma.~~

~~2. Šio reglamento tikslais, „susijusių gamintojų grupė“ – gamintojas ir jo susijusios įmonės. Gamintojo atžvilgiu „susijusios įmonės“ yra:~~

- ~~a) įmonės, kuriose gamintojas tiesiogiai arba netiesiogiai turi:~~

- ~~– galią naudotis daugiau nei puse balsavimo teisių arba~~

- ~~– galią skirti daugiau nei pusę stebėtojų tarybos, valdybos arba įmonei teisiškai atstovaujančių organų narių, arba~~

- ~~teisę tvarkyti įmonės reikalus;~~
- ~~b) įmonės, kurios gamintojo atžvilgiu tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte išvardytas teises ar galias;~~
- ~~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 arba a d punktuose nurodyta viena ar daugiau jo susijusių įmonių ir viena ar daugiau trečiųjų šalių.~~

↓ 510/2011 (pritaikytas)
⇒ naujas

3 straipsnis

Savokų apibrėžtis

1. Šiame reglamente ~~taikomos šios savokų~~ vartojamų terminų apibrėžtis:
 - 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 ~~eksplotuoti~~ 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 – lengvosios komercinės transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis, išmatuotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir komplektinės arba sukomplektuotos transporto priemonės atitikties liudijime pažymėtas kaip išmetamo CO₂ masė (bendra);~~

↓ 443/2009 (pritaikytas)

⇒ naujas

~~h^f) savitasis išmetamo CO₂ kiekis – keleivinio 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). Keleivinių 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 pagal tą pačią matavimo tvarką, kokia pagal kuri nurodyta keleiviniams automobiliams Reglamente (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 tokių keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekiui nustatyti;~~

↓ 510/2011

⇒ naujas

~~i^f) transporto priemonės ratų apibrėžtas jos plotas – vidutinio tarpuvėžio pločio ir ratų važiuoklės bazės sandauga, nurodyta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.1 ir 2.3 skirsniuose;~~

~~i^j) savitoji teršalų išmetimo norma – gamintojo atžvilgiu – kiekvienai naujai lengvajai komercinei transporto priemonei, kurią tas gamintojas yra pagaminęs, pagal I priedą leidžiamas nustatyta ☒ metinė norma ☒ vidutinis savitasis orientacinis išmetamo CO₂ kiekis arba, jeigu gamintojui pagal 1011 straipsnį taikoma nukrypti leidžianti nuostata, – pagal tą nukrypti leidžiančią nuostatą nustatyta savitoji teršalų išmetimo norma;~~

↓ naujas

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;

↓ 510/2011

~~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

↓ naujas

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;

↓ 510/2011 (pritaikytas)

⇒ naujas

- ~~b) 2014 m. sausio 1 d. prasidedančiais kalendoriniais metais ir kiekvienais vėlesniais~~
~~⇒ 2021–2024 ⇐ kalendoriniais metais visi lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojai užtikrina, kad vidutinis savitasis tų priemonių išmetamo CO₂ kiekis neviršytų~~ = 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 ~~1011~~ straipsnį, ~~neviršytų~~ = pagal tą nukrypti leidžiančią nuostatą ir I priedo A arba B dalies 5 punktą leidžiamos savitosios teršalų išmetimo normos;

↓ naujas

- c) nuo 2025 m. kiekvienais kalendoriniais metais – pagal I priedo A arba B dalies 6.3 punktą apskaičiuotos savitosios teršalų išmetimo normos.

↓ 510/2011 (pritaikytas)

- ☒ 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.

~~Siekiant nustatyti kiekvieno gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, atsižvelgiama į šiuos tais metais įregistruotų kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičiaus procentinius dydžius:~~

~~— 2014 m. — 70 %;~~

~~— 2015 m. — 75 %;~~

~~— 2016 m. — 80 %;~~

~~— 2017 m. ir vėliau — 100 %.~~

↓ 443/2009 (pritaikytas)

~~4 straipsnis~~

~~Savitoji teršalų išmetimo norma~~

~~Kiekvienais kalendoriniais metais, pradedant nuo 2012 m. sausio 1 d., kiekvienas keleivinių automobilių gamintojas užtikrina, kad jo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis neviršytų pagal I priedą arba, jeigu gamintojui pagal 11 straipsnį suteikta nukrypti leidžianti nuostata, pagal tą nukrypti leidžiančią nuostatą nustatytos savitosios teršalų išmetimo normos.~~

↓ 333/2014 1 straipsnio 4 punktas
(pritaikytas)

3. Siekiant nustatyti kiekvieno gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, atsižvelgiama į šiuos atitinkamus metais įregistruotų kiekvieno gamintojo naujų keleivinių lengvųjų automobilių skaičiaus procentinius dydžius:

- ~~65 % – 2012 m.,~~
- ~~75 % – 2013 m.,~~
- ~~80 % – 2014 m.,~~
- ~~100 % – nuo 2015 m. iki 2019 m.,~~
- 95 % – 2020 m.,
- 100 % – nuo 2020 m. ~~pabaigos.~~

↓ 443/2009 (pritaikytas)

~~5 straipsnis~~

~~Vpatingieji kreditai~~

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

- ~~3,5 automobilio – 2012 m.,~~
- ~~3,5 automobilio – 2013 m.,~~
- ~~2,5 automobilio – 2014 m.,~~
- ~~1,5 automobilio – 2015 m.,~~

~~1 automobilis nuo 2016 m.~~

↓ 510/2011 (pritaikytas)

~~5 straipsnis~~

~~Ypatingieji kreditai~~

~~Skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį laikoma, kad kiekviena nauja lengvoji komercinė transporto priemonė, kurios savitasis išmetamo CO₂ kiekis yra mažesnis nei 50 g CO₂/km, yra:~~

~~2014 m. 3,5 lengvosios komercinės transporto priemonės,~~

~~2015 m. 3,5 lengvosios komercinės transporto priemonės,~~

~~2016 m. 2,5 lengvosios komercinės transporto priemonės,~~

~~2017 m. 1,5 lengvosios komercinės transporto priemonės,~~

~~nuo 2018 m. 1 lengvoji komercinė transporto priemonė.~~

~~Ypatingųjų kreditų sistemos taikymo laikotarpiu didžiausias naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurių savitasis išmetamo CO₂ kiekis yra mažesnis kaip 50 g CO₂/km, skaičius, į kurį reikia atsižvelgti taikant pirmoje pastraipoje nustatytus koeficientus, neturi viršyti vieno gamintojo 25 000 lengvųjų komercinių transporto priemonių.~~

↓ 333/2014 1 straipsnio 5 punktas
⇒ naujas

~~5^a~~ straipsnis

Ypatingieji kreditai siekiant 95 g CO₂/km normos

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

- 2 keleiviniai lengvieji automobiliai – 2020 m.,
- 1,67 keleivinio lengvojo automobilio – 2021 m.,
- 1,33 keleivinio lengvojo automobilio – 2022 m.,
- 1 keleivinis 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 ⇒ ir taikant Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/1153 5 straipsnį ⇐.

↓ 443/2009 (pritaikytas)

~~6 straipsnis~~

~~Savitoji teršalų išmetimo norma alternatyviais degalais varomoms transporto priemonėms~~

~~Siekiant nustatyti, kaip gamintojas laikosi 4 straipsnyje nurodytos savo savitosios teršalų išmetimo normos, kiekvienai transporto priemonei, kuri suprojektuota taip, kad galėtų būti varoma benzino mišiniu, kuriame yra 85 % etanolio (E85) ir kuris atitinka taikytinus Bendrijos teisės aktus ar europinius techninius standartus, taikomas savitasis išmetamo CO₂ kiekis iki 2015 m. gruodžio 31 d. sumažinamas 5 % atsižvelgiant į didesnes technologines galimybes ir galimybes sumažinti išmetamų teršalų kiekį naudojant biodegalus. Toks sumažinimas taikomas tik tada, jei bent 30 % degalinių toje valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė registruota, parduoda šio tipo alternatyvius degalus, atitinkančius taikytinuose Bendrijos teisės aktuose nustatytus biodegalams nustatytus tvarumo kriterijus.~~

↓ 510/2011 (pritaikytas)

~~6 straipsnis~~

~~Alternatyviais degalais varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių savitoji teršalų išmetimo norma~~

~~Siekiant nustatyti, kaip gamintojas laikosi 4 straipsnyje nurodytos savo savitosios teršalų išmetimo normos, kiekvienai lengvajai komercinei transporto priemonei, kuri suprojektuota taip, kad galėtų būti varoma benzino ir bioetanolio mišiniu, kuriame yra 85 % bioetanolio (E85) ir kuris atitinka taikytinus Sąjungos teisės aktus ar Europos techninius standartus, taikomas savitasis išmetamo CO₂ kiekis iki 2018 m. gruodžio 31 d. sumažinamas 5 %, atsižvelgiant į didesnes technologines galimybes ir galimybes sumažinti išmetamų teršalų kiekį naudojant biodegalus. Toks sumažinimas taikomas tik tada, jei bent 30 % degalinių toje valstybėje narėje, kurioje lengvoji komercinė transporto priemonė registruota, parduoda šio tipo alternatyvius degalus, atitinkančius taikytinuose Sąjungos teisės aktuose biodegalams nustatytus tvarumo kriterijus.~~

~~67~~ 67 straipsnis

Bendro fondo sudarymas

1. ~~Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių~~ Gamintojai, išskyrus tuos, kuriems pagal ~~1044~~ 1041 straipsnį buvo ~~suteikta~~ 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 89 straipsnį, sumokėjimą
- c) įrodymai, kad bendro fondo valdytojas sugebės vykdyti b punkte nustatytus įpareigojimus;

↓ naujas

- d) užregistruotų M₁ arba N₁ kategorijos transporto priemonių kategorija, dėl kurios sudaromas bendras fondas.

↓ 510/2011

3. Jeigu pasiūlytas bendro fondo valdytojas neįvykdo reikalavimo sumokėti kurio nors mokesčio už viršytą taršos normą, nustatyto bendram fondui pagal 89 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 mokesť už viršytą taršos normą, nustatytą bendram fondui pagal 89 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 ~~78~~ straipsnio 4 dalyje nurodytame centriname registre.

↓ naujas

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.

↓ 443/2009 (pritaikytas)

~~7 straipsnis~~

~~Bendro fondo sudarymas~~

~~1. Gamintojai, išskyrus tuos, kuriems pagal 11 straipsnį buvo suteikta nukrypti leidžianti nuostata, siekdami vykdyti savo įpareigojimus pagal 4 straipsnį, gali sudaryti bendrą fondą.~~

~~2. Susitarimas sudaryti bendrą fondą gali būti sudaromas dėl vienerių arba daugiau kalendorinių metų, jeigu kiekvieno susitarimo bendra trukmė neviršija penkerių kalendorinių metų ir jeigu toks susitarimas įsigalioja ne vėliau kaip gruodžio 31 d. pirmų kalendorinių metų, dėl kurių susitarta sudaryti bendrą išmetamų teršalų fondą. Bendrą fondą sudarę gamintojai Komisijai perduoda šią informaciją:~~

~~a) į bendrą fondą įtraukti gamintojai;~~

~~b) bendro fondo valdytoju paskirtas gamintojas, kuris bus bendro fondo atstovas ryšiams ir bus atsakingas už mokesčio už viršytą taršos normą, nustatytą bendram fondui pagal 9 straipsnį, sumokėjimą; ir~~

~~c) įrodymai, kad bendro fondo valdytojas sugebės vykdyti b punkte nustatytus įpareigojimus.~~

~~3. Jeigu pasiūlytas bendro fondo valdytojas neįvykdo reikalavimo sumokėti mokesį už viršytą taršos normą, nustatytą bendram fondui pagal 9 straipsnį, Komisija apie tai praneša gamintojams.~~

~~4. Į bendrą fondą įtraukti gamintojai kartu praneša Komisijai apie bet koki bendro fondo valdytojo pakeitimą ar jo finansinės būklės pasikeitimą, jeigu tie pokyčiai gali turėti įtakos jo sugebėjimui vykdyti reikalavimą sumokėti mokesį už viršytą taršos normą, nustatytą bendram fondui pagal 9 straipsnį, ir apie visas bendro fondo narių sudėties pasikeitimus ar bendro fondo panaikinimą.~~

~~5. Gamintojai gali sudaryti susitarimus dėl bendro fondo, jeigu jų susitarimai atitinka Sutarties 81 ir 82 straipsnius ir jeigu pateikęs prašymą bet koks gamintojas komerciniu atžvilgiu pagrįstomis sąlygomis, viešai, skaidriai ir nediskriminuojamas gali dalyvauti bendrame fonde. Neribojant Bendrijos konkurencijos taisyklių 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) vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis;~~
- ~~b) savitoji teršalų išmetimo norma;~~
- ~~c) bendras įregistruotų transporto priemonių skaičius.~~

~~6. 5 dalis netaikoma, jeigu visi į bendrą fondą įtraukti gamintojai priklauso tai pačiai susijusių gamintojų grupei.~~

~~7. Bendro fondo, apie kuri 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 8 straipsnio 4 dalyje nurodytame centriniam registre.~~

7~~8~~ straipsnis

Vidutinio išmetamų teršalų kiekio stebėseną ir duomenų apie ją teikimas

1. Kiekvienais kalendoriniais metais, ~~pradedant 2010 m. sausio 1 d.~~, kiekviena valstybė narė renka duomenis apie kiekvieną naują keleivinį lengvąjį automobilį ☒ ir kiekvieną lengvąją komercinę transporto priemonę ☒, ~~įužregistruotą~~ jos teritorijoje, kaip nurodyta II ☒ ir III ☒ priedau 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 keleivinių 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., ~~pradedant 2011 m.~~, kiekviena valstybė narė nustato II ☒ ir III ☒ priedau AB dalyje nurodytą informaciją apie praėjusius kalendorinius metus ir pateikia ją Komisijai. Duomenys pateikiami laikantis II priedo BC 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., ~~pradedant 2011 m.~~, 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 rezultatai. Į pranešimą įtraukiami duomenys apie kiekvienoje valstybėje narėje ~~į užregistruotų naujų keleivinių lengvųjų automobilių~~ ☒ bei naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių ☒ skaičių ir ~~tų automobilių~~ savitąjį išmetamo CO₂ kiekį.

Registras turi būti viešas.

5. Gavę pranešimą apie pagal 4 dalį atlikto preliminarus skaičiavimo rezultatai, 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. Jei remdamasi pagal 5 dalį atlikto skaičiavimu Komisija nustato, kad 2010 arba 2011 kalendoriniais metais gamintojo tais metais vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija to gamintojo tų metų savitąją teršalų išmetimo normą, Komisija praneša gamintojui.~~

↓ 443/2009 (pritaikytas)

- ~~67. Valstybės narės paskiria kompetentingą instituciją, kuri renka ir praneša stebėsenos duomenis pagal šį reglamentą, ir ne vėliau kaip 2009 m. gruodžio 8 d. praneša Komisijai apie paskirtą kompetentingą instituciją. Komisija vėliau apie tai informuoja Europos Parlamentą ir Tarybą.~~

↓ 510/2011 (pritaikytas)

- ~~8. Kiekvienoje valstybėje narėje pagal Reglamento (EB) Nr. 443/2009 8 straipsnio 7 dalį paskirta kompetentinga institucija renka ir praneša stebėsenos duomenis pagal šį reglamentą.~~

↓ naujas

Kompetentingos institucijos užtikrina, kad Komisijai būtų perduodami tikslūs ir išsamūs duomenys, ir paskiria asmenis ryšiams, kurie galėtų greitai atsakyti į Komisijos prašymus ištaisyti klaidas ir užpildyti spragas perduotuose duomenų rinkiniuose.

↓ 443/2009 (pritaikytas)

~~8. Kiekvienais kalendoriniais metais, kuriais taikomas 6 straipsnis, valstybės narės pateikia Komisijai informaciją apie degalinių skaičių ir degalams E85 taikomus tvarumo kriterijus, kaip nurodyta tame straipsnyje.~~

↓ 333/2014 1 straipsnio 6 punktas
(pritaikytas)

79. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato išsamias taisykles dėl stebėsenos ir duomenų teikimo pagal ~~šį straipsnį~~ ☒ 1–7 dalis ☒ procedūrų ir dėl II priedo taikymo. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis ~~1514~~ 1514 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Komisijai pagal ~~1614a~~ 1614a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies pakeisti II ☒ ir III ☒ prieduose išdėstyti duomenų reikalavimai ir duomenų parametrai.

↓ naujas

8. Tipo patvirtinimo institucijos nedelsdamos praneša Komisijai apie naudojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nuokrypį nuo atitikties liudijime įrašytų verčių, išaiškęjusį 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 gali priimti 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.

↓ 510/2011 (pritaikytas)

~~8 straipsnis~~

~~Vidutinio išmetamų teršalų kiekio stebėseną ir duomenų apie ją teikimas~~

~~1. Kiekvienais kalendoriniais metais, pradedant 2012 m. sausio 1 d., kiekviena valstybė narė renka informaciją apie kiekvieną naują lengvąją komercinę transporto priemonę, įregistruotą jos teritorijoje, kaip nurodyta II priedo A dalyje. Šie duomenys pateikiami gamintojams ir jų paskirtiems importuotojams arba atstovams kiekvienoje valstybėje narėje. Valstybės narės imasi visų įmanomų priemonių, kad užtikrintų skaidrų informaciją teikiančių įstaigų darbą.~~

~~2. Ne vėliau kaip kiekvienų metų vasario 28 d., pradedant 2013 m., kiekviena valstybė narė nustato II priedo B dalyje nurodytą informaciją apie praėjusius kalendorinius metus ir pateikia ją Komisijai. Duomenys pateikiami laikantis II 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 pateikia pagal šį straipsnį, registrą; šis registras yra viešas. Iki 2013 m. birželio 30 d. ir kiekvienais vėlesniais metais Komisija preliminarai suskaičiuoja kiekvieno gamintojo:~~

~~a) praėjusių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį;~~

~~b) praėjusių kalendorinių metų savitąjį 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 jos preliminarų skaičiavimo rezultatą. Į pranešimą įtraukiami duomenys apie kiekvienoje valstybėje narėje įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių ir tų transporto priemonių savitąjį išmetamo CO₂ kiekį.~~

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

~~6. Komisija svarsto visus gamintojų pateiktus pranešimus ir ne vėliau kaip spalio 31 d. arba patvirtina pagal 4 dalį atlikto preliminarų skaičiavimo rezultatus, arba tuos rezultatus pataiso.~~

~~7. Jeigu remdamasi pagal 5 dalį atlikto skaičiavimu Komisija nustato, kad 2013 ir 2012 kalendoriniais metais gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija to gamintojo savitąjį teršalų išmetimo normą, Komisija apie tai praneša gamintojui.~~

~~8. Kiekvienoje valstybėje narėje pagal Reglamento (EB) Nr. 443/2009 8 straipsnio 7 dalį paskirta kompetentinga institucija renka ir praneša stebėsenos duomenis pagal šį reglamentą.~~

~~9. Komisija patvirtina išsamias stebėsenos ir duomenų teikimo pagal šį straipsnį bei II priedo taikymo taisykles. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.~~

~~Siekdama atsižvelgti į taikant šį reglamentą įgytą patirtį, Komisija gali iš dalies pakeisti II priedą, 16 ir 17 straipsniuose nustatytomis sąlygomis priimdama deleguotus teisės aktus pagal 15 straipsnį.~~

940. 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.

89 straipsnis

Mokestis už viršytą taršos normą

1. Jeigu laikotarpiu nuo 2014 m. sausio 1 d. iki gruodžio 31 d. ir kiekvienais vėlesniais 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 formules:

~~a) nuo 2014 m. iki 2018 m.:~~

~~i) kai išmetamo CO₂ kiekis normą viršija daugiau nei 3 g CO₂/km:~~

~~((viršytas kiekis - 3 g CO₂/km) × 95 EUR + 45 EUR) × naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius;~~

~~ii) kai išmetamo CO₂ kiekis normą viršija daugiau nei 2 g CO₂/km, tačiau ne daugiau kaip 3 g CO₂/km:~~

~~((viršytas kiekis - 2 g CO₂/km) × 25 EUR + 20 EUR) × naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius;~~

~~iii) kai išmetamo CO₂ kiekis normą viršija daugiau nei 1 g CO₂/km, tačiau ne daugiau kaip 2 g CO₂/km:~~

~~((viršytas kiekis - 1 g CO₂/km) × 15 EUR + 5 EUR) × naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius;~~

~~iv) kai išmetamo CO₂ kiekis normą viršija ne daugiau nei 1 g CO₂/km:~~

~~(viršytas kiekis × 5 EUR) × naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius;~~

~~b) nuo 2019 m.:~~

(viršytas kiekis × 95 EUR) × naujų lengvųjų komercinių ☒ užregistruotų naujų ☒ transporto priemonių skaičius.

Taikant šį straipsnį vartojamos šios sąvokų terminų apibrėžtys:

- viršytas kiekis – vienam kilometrui tenkantis teigiamas gramų skaičius, kuriuo, atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekio sumažinimą naudojant pagal 4211 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 ~~trijų skaičių po kablelio~~ tūkstantųjų tikslumu, ir

- ~~naujų lengvųjų komercinių~~ ☒ užregistruotų naujų ☒ transporto priemonių skaičius – gamintojo pagamintų ir įregistruotų atitinkamu laikotarpiu pagal 4 straipsnyje 3 dalyje nustatytus laipsniško įvedimo kriterijus ☒ naujų lengvųjų automobilių arba ☒ naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių $\Rightarrow$, suskaičiuotų atskirai, $\Leftarrow$ skaičius.

~~3. Komisija patvirtina išsamias taisykles, kurias taikant renkami šio straipsnio 1 dalyje numatyti mokesčiai už viršytą taršos normą. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.~~

~~4. Mokesčio už viršytą taršos normą sumos laikomos Europos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis.~~

↓ 443/2009 (pritaikytas)

~~9 straipsnis~~

~~Mokestis už viršytą taršos normą~~

~~1. Jei kiekvienais kalendoriniais metais, pradedant 2012 m., gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija jam tais metais nustatytą savitąją teršalų išmetimo normą, Komisija gamintojui arba, bendro fondo atveju, bendro fondo valdytojui nustato mokestį už viršytą taršos normą.~~

~~2. 1 dalyje nustatytas mokestis už viršytą taršos normą skaičiuojamas pagal toliau pateikiamas formules:~~

~~a) Nuo 2012 m. iki 2018 m.:~~

~~i) Kai gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija jo savitąją teršalų išmetimo normą daugiau nei 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{viršytas kiekis} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{naujų keleivinių automobilių skaičius}$$~~

~~ii) Kai gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija jo savitąją teršalų išmetimo normą daugiau nei 2 g CO₂/km, bet ne daugiau nei 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{viršytas kiekis} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{naujų keleivinių automobilių skaičius}$$~~

~~iii) Kai gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija jo savitąją teršalų išmetimo normą daugiau nei 1 g CO₂/km, bet ne daugiau nei 2 g CO₂/km:~~

~~((viršytas kiekis - 1 g CO₂/km) × 15 EUR/g CO₂/km + 1 g CO₂/km × 5 EUR/g CO₂/km) × naujų keleivinių automobilių skaičius.~~

~~iv) Kai gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija jo savitąją teršalų išmetimo normą ne daugiau nei 1 g CO₂/km:~~

~~(viršytas kiekis × 5 EUR/g CO₂/km) × naujų keleivinių automobilių skaičius.~~

~~b) Nuo 2019 m.:~~

~~(viršytas kiekis × 95 EUR/g CO₂/km) × naujų keleivinių automobilių skaičius.~~

~~Šio straipsnio tikslais, „viršytas kiekis“, apskaičiuotas kaip nurodyta 4 straipsnyje, vienam kilometrui tenkantis teigiamas gramų skaičius, kuriuo, atsižvelgiant į dėl patvirtintų naujoviškų technologijų sumažėjusį išmetamo CO₂ kiekį, gamintojo vidutinis savitasis teršalų išmetimo kiekis viršijo jo kalendorinių metų savitąją teršalų išmetimo normą, suapvalintas tūkstantųjų tikslumu, ir „naujų keleivinių automobilių skaičius“ gamintojo pagamintų naujų keleivinių automobilių, įregistruotų tais metais pagal 4 straipsnyje nustatytus laipsniško taikymo kriterijus, skaičius.~~

↓ 333/2014 1 straipsnio 7 punktą

3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato mokesčių už 1 dalyje nurodytą viršytą taršos normą surinkimo priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 1514 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

↓ 443/2009 (pritaikytas)

4. Mokesčio už viršytą taršos normą sumos laikomos ~~Europos~~ Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis.

~~10 straipsnis~~

~~Gamintojų rezultatų skelbimas~~

~~1. Ne vėliau kaip kiekvienų metų spalio 31 d., pradedant 2011 m., Komisija skelbia sąrašą, kuriame nurodo kiekvieno gamintojo:~~

~~a) praėjusių kalendorinių metų savitąją teršalų išmetimo normą;~~

~~b) praėjusių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį;~~

~~c) praėjusių kalendorinių metų vidutinio savitojo išmetamo CO₂ kiekio ir jo tų metų savitosios teršalų išmetimo normos skirtumą;~~

~~d) visų naujų keleivinių automobilių Bendrijoje vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį praėjusiais kalendoriniais metais; ir~~

~~e) vidutinę visų naujų keleivinių automobilių Bendrijoje masę praėjusiais kalendoriniais metais;~~

~~2. Nuo 2013 m. spalio 31 d. pagal 1 dalį skelbiamame sąraše taip pat nurodoma, ar praėjusiais kalendoriniais metais gamintojas laikėsi 4 straipsnyje nustatytų reikalavimų.~~

↓ 510/2011 (pritaikytas)
⇒ naujas

~~940~~ straipsnis

Gamintojų rezultatų skelbimas

1. Ne vėliau kaip ~~2013 m. spalio 31 d.~~ ir iki kiekvienų ~~vėlesnių~~ metų spalio 31 d. Komisija ☒ įgyvendinimo aktais ☒ skelbia sąrašą, kuriame nurodo ~~kiekvieną gamintoją~~:
 - 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. ⇐

↓ naujas

- f) visų naujų Sąjungoje užregistruotų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkį.

↓ 510/2011 (pritaikytas)

2. ~~Nuo 2015 m. spalio 31 d. p~~ Pagal 1 dalį skelbiamame sąraše taip pat nurodoma, ar praėjusiais kalendoriniais metais gamintojas laikėsi 4 straipsnyje nustatytų reikalavimų.

↓ naujas

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.

↓ 510/2011 (pritaikytas)

⇒ naujas

1044 straipsnis

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 ~~įuž~~registruojama mažiau kaip ☒ atitinkamai 10 000 arba ☒ 22 000 vienetų ir kuris:
 - a) nepriklauso susijusių gamintojų grupei~~is~~ 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 ~~įuž~~registruotų Sąjungoje~~is~~, 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 ~~suteikiama taikoma~~ daugiausiai penkeriems~~is~~ kalendoriniams~~is~~ metams~~is~~ ⇒ 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~~asus~~ ☒ lengvuosius automobilius arba ☒ lengvasias komercines transporto priemones, įskaitant tų transporto priemonių ⇒ bandomąją ⇐ masę ir savitąjį išmetamo CO₂ kiekį~~is~~ 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 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, 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.~~

~~5. Jeigu remdamasi pranešimu pagal 4 dalį arba dėl kitų priežasčių Komisija mano, kad gamintojas nebeatitinka nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo sąlygų, ji nuo kitų kalendorinių metų sausio 1 d. nukrypti leidžiančią nuostatą atšaukia ir apie tai praneša gamintojui.~~

~~6. Jeigu gamintojas nepasiekia savo savitosios teršalų išmetimo normos, Komisija nustato gamintojui mokestį už viršytą taršos normą, kaip nurodyta 9 straipsnyje.~~

~~7. Komisija patvirtina šio straipsnio 1–6 dalis papildančias taisykles, inter alia, dėl kriterijų atitikimo nukrypti leidžiančioms nuostatoms aiškinimo, dėl prašymų turinio ir dėl savitojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo, 16 ir 17 straipsniuose nustatytais sąlygomis priimdama deleguotus teisės aktus pagal 15 straipsnį.~~

~~8. Prašymai taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą, įskaitant pagrindžiamąją informaciją, pranešimai pagal 4 dalį, atšaukimai pagal 5 dalį ir bet koks mokestis už viršytą taršos normą nustatymas pagal 6 dalį bei pagal 7 dalį priimti aktai skelbiami viešai pagal 2001 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1049/2001 dėl galimybės visuomenei susipažinti su Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos dokumentais⁴⁴.~~

↓ 443/2009 (pritaikytas)
⇒ naujas

~~11 straipsnis~~

~~Tam tikriems gamintojams taikomos nukrypti leidžiančios nuostatos~~

~~1. Gamintojas gali pateikti prašymą jam taikyti nuo savitosios teršalų išmetimo normos, apskaičiuojamos pagal I priedą, nukrypti leidžiančią nuostatą, jei jis atsakingas už mažiau kaip 10 000 naujų keleivinių automobilių, per kalendorinius metus įregistruotų Bendrijoje, ir:~~

- ~~a) nepriklauso susijusių gamintojų grupei; arba~~

⁴⁴ OL L 145, 2001 5 31, p. 43.

~~b) priklauso susijusių gamintojų grupei, kuri atsakinga iš viso už mažiau nei 10 000 naujų keleivinių automobilių, per kalendorinius metus įregistruotų Bendrijoje; arba~~

~~e) priklauso susijusių gamintojų grupei, tačiau naudojasi savo gamybos įrenginiais ir projektavimo centru.~~

~~2. Nukrypti leidžianti nuostata, kurios prašoma pagal 1 dalį, gali būti suteikiama daugiausiai penkeriems metams. Prašymas teikiamas Komisijai ir jame nurodoma:~~

~~a) gamintojo pavadinimas ir asmuo ryšiams;~~

~~b) įrodymai, kad gamintojas atitinka nukrypti leidžiančios nuostatos pagal 1 dalį taikymo sąlygas;~~

~~c) duomenys apie jo gaminamus keleivinius automobilius, įskaitant tų keleivinių automobilių 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 automobilių tipo rinkos savybes.~~

~~3. Jei 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 ir technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, bei atsižvelgdama į gaminamų automobilių tipo rinkos savybes, Komisija suteikia gamintojui nukrypti leidžiančią nuostatą.~~

4. Gamintojas gali pateikti prašymą jam taikyti nuo savitosios teršalų išmetimo normos, apskaičiuojamos pagal I priedą ~~⇒ 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 ~~Bendrijoje~~ ☒ Sąjungoje ☐ ~~įužregistruotų naujų keleivinių 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 ~~turi būti~~ nurodoma:

a) visa 2 dalies a ir c punktuose minėta informacija, įskaitant, reikiamais atvejais, informaciją apie visas susijusias įmones;

↓ 333/2014 1 straipsnio 8 punkto
b papunktis (pritaikytas)

~~b) jeigu prašymas susijęs su I priedo 1 punkto a ir b papunkčiais – norma, kuri yra 25 % mažesnis kiekis, palyginti su vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu 2007 m., arba kai vienas bendras prašymas pateikiamas dėl kelių susijusių įmonių~~

~~vidutiniškai 25 % mažesnis kiekis, palyginti su šių įmonių vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu 2007 m.~~

↓ 333/2014 1 straipsnio 8 punkto c papunktis

~~be) jeigu prašymas susijęs su I priedo 1 punkto c papunkčiu~~ 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.

↓ 443/2009

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 ~~keleiviniuose~~ 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 ~~89~~ straipsnyje.

↓ 333/2014 1 straipsnio 8 punkto d papunktis

8. Komisijai pagal ~~164a~~ 164 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.

↓ 443/2009

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 ~~2001 m. gegužės 30 d.~~ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1049/2001 ~~dėl galimybės visuomenei susipažinti su Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos dokumentais~~⁴⁵.

~~1142~~ straipsnis

Ekologinės naujovės

↓ 333/2014 1 straipsnio 9 punkto
a papunktis (pritaikytas)
⇒ naujas

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, gamintojui taikoma savitoji teršalų išmetimo norma ⇒ vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis ⇐ gali būti sumažintas ilgine daugiau kaip 7 g CO₂/km.

↓ naujas

Komisija gali tikslinti ribą, galiosiančią nuo 2025 m. Riba tikslinama pagal 16 straipsnį priimamais deleguotaisiais aktais.

↓ 443/2009 (pritaikytas)
→₁ 333/2014 1 straipsnio 9
punkto b papunktis
⇒ naujas

2. ➔₁ Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos dėl 1 dalyje nurodytų naujoviškų technologijų arba naujoviškų technologijų paketų

⁴⁵ 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).

patvirtinimo procedūros. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šio reglamento ~~1544~~ 1544 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. ← Šios išsamios nuostatos turi būti grindžiamos toliau pateikiamais kriterijais, taikomais naujoviškoms technologijoms:

- 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) ~~joms~~ ☒ 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 Bendrijos ☒ Sąjungos ☒ teisės aktų nuostatas. ⇒ Nuo 2025 m. sausio 1 d. šis kriterijus netaikomas oro kondicionavimo sistemų našumo didinimui. ⇐

↓ 333/2014 1 straipsnio 9 punkto c papunktis

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.

↓ 443/2009

4. Komisija, remdamasi 2 dalyje nustatytais kriterijais, patvirtina išmetamų teršalų kiekio sumažinimą.

↓ 510/2011 (pritaikytas)

~~12 straipsnis~~

~~Ekologinės naujovės~~

↓ 253/2014 1 straipsnio 4 punkto
a papunktis (pritaikytas)

~~1. Tiekėjo arba gamintojo prašymu atsižvelgiama į išmetamo CO₂ kiekį, sumažintą naudojant naujoviškas technologijas arba naujoviškų technologijų derinį (toliau – naujoviškų technologijų paketai).~~

~~Kai naudojamos tokios technologijos, gamintojui taikoma savitoji teršalų išmetimo norma gali būti sumažinta iki 7 g CO₂/km.~~

↓ 253/2014 1 straipsnio 4 punkto
b papunktis (pritaikytas)

~~2. Komisija ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 31 d. priima įgyvendinimo aktus, kuriais patvirtina išsamias nuostatas dėl 1 dalyje nurodytų naujoviškų technologijų ar naujoviškų technologijų paketų patvirtinimo procedūros. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šio reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Tos išsamios nuostatos atitinka Reglamento (EB) Nr. 443/2009 12 straipsnio 2 dalimi nustatytas nuostatas ir yra grindžiamos šiais naujoviškoms technologijoms taikomais kriterijais:~~

↓ 510/2011 (pritaikytas)

~~a) tiekėjas arba gamintojas turi būti atskaitingas už išmetamo CO₂ kiekio sumažinimą naudojant naujoviškas technologijas;~~

~~b) turi būti patvirtinta, kad naujoviškomis technologijomis prisidedama prie išmetamo CO₂ kiekio mažinimo;~~

~~c) naujoviškoms technologijoms neturi būti taikomas standartinis bandymų ciklas matuojant CO₂ kiekį, joms neturi būti taikomos privalomos nuostatos dėl papildomų priemonių, skirtų laikytis Reglamento (EB) Nr. 443/2009 1 straipsnyje nurodyto 10 g CO₂/km sumažinimo, ir jos neturi būti privalomos pagal kitas Sąjungos teisės aktų nuostatas.~~

~~3. Tiekėjas arba gamintojas, kuris prašo, kad priemonė būtų patvirtinta kaip naujoviška technologija, pateikia Komisijai pranešimą ir nepriklausomos sertifikuotos įstaigos atliktą patikros ataskaitą. Jeigu gali būti tos priemonės ir kitos jau patvirtintos naujoviškos technologijos sąsajų, tos sąsajos turi būti nurodytos pranešime, o patikros ataskaitoje turi būti įvertinta, kiek dėl šių sąsajų pakinta kiekviena priemonė mažinamas išmetamų teršalų kiekis.~~

~~4. Komisija, remdamasi 2 dalyje nustatytais kriterijais, patvirtina išmetamų teršalų kiekio sumažinimą.~~

↓ naujas

12 straipsnis

Tikrasis išmetamo CO₂ kiekis ir suvartojamos energijos kiekis

1. Komisija stebi ir vertina, kaip pagal Reglamentą (ES) 2017/1151 apskaičiuotos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes. Ji užtikrina, kad visuomenė būtų informuojama, kaip ilginiui keičiasi verčių atitikimas.
2. Todėl Komisija užtikrina, kad, priklausomai nuo aplinkybių, gamintojai arba nacionalinės institucijos turėtų patikimus neasmeninius duomenis apie lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių tikrąjį išmetamo CO₂ kiekį ir suvartojamos energijos kiekį.
3. Šiame straipsnyje nurodytas priemonės Komisija gali priimti įgyvendinimo aktais pagal 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

↓ 443/2009 (pritaikytas)

13 straipsnis

~~Peržiūra ir ataskaita~~ ☒ M₀ ir TM₀ verčių tikslinimas ☒

- ~~1. 2010 m. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje peržiūrima pažanga, pasiekta įgyvendinant Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį.~~

↓ naujas

1. I priedo A ir B dalyse nurodytos M₀ ir TM₀ vertės tikslinamos taip:

↓ 443/2009 (pritaikytas)

⇒ naujas

- ~~2.~~ a) ~~Nu~~ vėliau kaip 2014 m. ☒ 2020 ☒ spalio 31 d., o paskui kas trejus metus priimanos priemonės I priedui iš dalies pakeisti taip, kad jame nurodytas M₀ skaičius ☒ I priedo A dalies 1–5 punktuose ☒ būtų suderintas su nauju keleivinių lengvųjų automobilių vidutine ⇒ parengtos naudoti transporto priemonės ⇐ masėse per praėjusius trejus ⇒ (2017, 2018 ir 2019) ⇐ kalendorinius metus vidurkiu. ⇒ Naujoji M₀ vertė taikoma nuo 2022 m. sausio 1 d. iki 2024 m. gruodžio 31 d. ⇐

↓ naujas

b) ne vėliau kaip 2022 m. spalio 31 d. M_0 skaičius I priedo B dalies 1–5 punktuose suderinamas su naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutine parengtos naudoti transporto priemonės masė per praėjusius trejus (2019, 2020 ir 2021) kalendorinius metus. Naujoji M_0 vertė taikoma 2024 m.;

c) ne vėliau kaip 2022 m. spalio 31 d. orientacinė 2025 m. TM_0 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, TM_0 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 TM_0 vertė taikoma nuo kalendorinių metų, einančių po tikslinimo dienos, sausio 1 d.

↓ 443/2009

~~Tos priemonės pirmą kartą įsigalioja 2016 m. sausio 1 d., o paskui kas trejus metus.~~

↓ 333/2014 1 straipsnio 10 punkto a papunktis (pritaikytas)

2. Komisija patvirtina ~~tas~~ ☒ 1 dalyje nurodytas ☒ priemones priimdama deleguotuosius aktus pagal ~~16~~14a straipsnį.

↓ 510/2011

~~1413~~ straipsnis

Peržiūra ir ataskaita

↓ naujas

1. 2024 m. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia reglamento veiksmingumo ataskaitą, prie kurios, jei reikia, prideda reglamento keitimo pasiūlymą. Šioje ataskaitoje apšvarstoma, *inter alia*, kaip pagal Reglamentą (ES) 2017/1151 apskaičiuotos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes, kaip Sąjungos rinkoje diegiamos mažataršės ir nedaršios transporto priemonės ir plėtojama baterijų įkrovimo punktų ir degalinių

↓ 253/2014 1 straipsnio 5 punkto
a papunktis (pritaikytas)

~~1. Komisija ne vėliau kaip 2015 m. gruodžio 31 d. peržiūri savitąsias teršalų išmetimo normas ir jų siekimo sąlygas, taip pat kitas šio reglamento nuostatas, kad nustatytų naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms po 2020 m. taikytinas CO₂ išmetimo normas. Tuo tikslu, vertinant, kiek būtina sumažinti išmetamų teršalų kiekį, atsižvelgiama į Sąjungos ilgalaikius tikslus klimato srityje ir į tai, koks būtų poveikis lengvosioms komercinėms transporto priemonėms skirtos ekonomiškai efektyvios CO₂ mažinimo technologijos plėtojimui. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai tos peržiūros rezultatų ataskaitą. Toje ataskaitoje pateikiami visi atitinkami pasiūlymai dėl šio reglamento dalinio pakeitimo, be kita ko, dėl galimo realistiško ir įvykdytino tikslo nustatymo, remiantis visapusišku poveikio vertinimu, kuriame bus atsižvelgta į tolesnį lengvųjų komercinių transporto priemonių pramonės ir susijusių sektorių konkurencingumą. Rengdama tokius pasiūlymus Komisija užtikrina, kad jie būtų kuo neutraleresni konkurencijos požiūriu ir būtų socialiai teisingi ir tvarūs.~~

↓ 510/2011 (pritaikytas)

~~2. Atsižvelgdama į ilgalaikį tikslą, kurio siekiama nuo 2020 m., priėmus Komisija iki 2014 m. pateikia pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai, kad į šio reglamento taikymo sritį būtų įtrauktos N₂ ir M₂ kategorijų, apibrėžtų Direktyvos 2007/46/EB II priede, transporto priemonės, kurių etaloninė masė yra ne didesnė kaip 2 610 kg, ir transporto priemonės, kurioms taikomas tipo patvirtinimas, remiantis Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalimi.~~

~~3. Komisija iki 2014 m. atlikusi poveikio vertinimą, paskelbia ataskaitą apie galimybes gauti duomenis apie transporto priemonių ratų apibrėžtą jų plotą ir naudingąją apkrovą ir šių dydžių taikymą kaip naudingumo parametą savitosioms teršalų išmetimo normoms nustatyti ir reikiamais atvejais pateikia pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai iš dalies pakeisti I priedą pagal įprastą teisėkūros procedūrą.~~

~~5. Ne vėliau kaip 2016 m. spalio 31 d., o vėliau – kas treji metai, Komisija pagal 15 straipsnį ir 16 ir 17 straipsniuose nustatytais sąlygomis priimdama deleguotus teisės aktus iš dalies pakeičia I priedą taip, kad jame nurodytas M₀ skaičius būtų suderintas su naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių masės per praėjusius trejus kalendorinius metus vidurkiu.~~

~~Šie pakeitimai pirmą kartą įsigalioja 2018 m. sausio 1 d., o vėliau – kas treji metai.~~

~~4. Iki 2011 m. gruodžio 31 d. Komisija nustato tvarką, skirtą pavyzdinėms sukomplektuotų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio bei kuro panaudojimo~~

⁴⁶ 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).

efektyvumo vertėms nustatyti, ir užtikrina, kad bazinės transporto priemonės gamintojas laiku gautų duomenis apie sukomplektuotos transporto priemonės masę ir savitąjį išmetamo CO₂ kiekį.

~~6. Komisija lengvasias komercines transporto priemones įtraukia į išmetamo CO₂ kiekio matavimo tvarkos pagal Reglamento (EB) Nr. 443/2009 13 straipsnio 3 dalį peržiūrą.~~

~~Į Direktyvos 2007/46/EB peržiūrą pagal Reglamento (EB) Nr. 443/2009 13 straipsnio 4 dalį Komisija taip pat įtraukia lengvasias komercines transporto priemones.~~

↓ 443/2009 (pritaikytas)
⇒ naujas

~~23. Nuo 2012 m. Komisija atlieka poveikio vertinimus, kad ne vėliau kaip 2014 m., kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalyje, galėtų ⇒ atsižvelgia į vertinimus, atliktus pagal 12 straipsnį, ir, jei reikia, gali ⇐ peržiūrėti tame 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 ir kad ji apimtų patvirtintas naujoviškas technologijas, kaip apibrėžta 12 straipsnyje, kurios galėtų būti naudojamos vykstant bandymų ciklui. Komisija užtikrina, kad ši tvarka vėliau būtų reguliariai peržiūrima.~~

↓ 443/2009 (pritaikytas)

~~4. Komisija ne vėliau kaip 2010 m. peržiūri Direktyvą 2007/46/EB, kad kiekvienas tipas ir (arba) variantas, ir (arba) modifikacija atitiktų vieną naujoviškų technologijų paketą.~~

↓ 333/2014 1 straipsnio 10
punkto c papunktis (pritaikytas)

~~5. Komisija ne vėliau kaip 2015 m. gruodžio 31 d. peržiūri savitąsias teršalų išmetimo normas ir šiame reglamente nustatytus jų siekimo būdus, taip pat kitus šio reglamento aspektus, įskaitant peržiūrą, ar vis dar reikalingas „naudos“ parametras ir kuris „naudos“ parametras yra tvaresnis – masė ar automobilio ratų apibrėžtas jo plotas, kad nustatytų naujiems keleiviniams automobiliams laikotarpiu po 2020 m. taikytinas CO₂ išmetimo normas. Tuo tikslu, vertinant, kiek būtina sumažinti išmetamų teršalų kiekį, atsižvelgiama į Sąjungos ilgalaikius tikslus klimato srityje ir į tai, koks būtų poveikis automobiliams skirtos ekonomiškai efektyvios CO₂ mažinimo technologijos plėtojimui. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai tokios peržiūros rezultatų ataskaitą. Toje ataskaitoje pateikiami visi atitinkami pasiūlymai dėl šio reglamento dalinio pakeitimo, be kita ko, dėl galimo realistiško ir įvykdytino tikslo nustatymo, remiantis visapusišku poveikio vertinimu, kuriame bus atsižvelgta į tolesnį automobilių pramonės ir susijusių pramonės šakų konkurencingumą. Rengdama tokius pasiūlymus Komisija užtikrina, kad jie būtų kuo neutraleresni konkurencijos požiūriu ir būtų socialiai teisingi ir tvarūs.~~

↓ 443/2009 (pritaikytas)

~~6. Komisija ne vėliau kaip 2014 m., po poveikio vertinimo, paskelbia ataskaitą apie galimybes gauti duomenis apie automobilio ratų apibrėžtą jo plotą ir jo naudojimą kaip „naudos“ parametą savitosioms teršalų išmetimo normoms nustatyti ir, reikiamais atvejais, pateikia pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai iš dalies pakeisti I priedą.~~

↓ 333/2014 1 straipsnio 10 punkto d papunktis (pritaikytas)
⇒ naujas

~~37.~~ 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 ⇐, pokyčiai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šio reglamento ~~1514~~ straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Komisijai pagal ~~1614a~~ straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų patikslintos I priede pateiktos formulės, taikant pagal pirmą pastraipą patvirtiną metodiką, kartu užtikrinant, kad ankstesne ir nauja bandymų procedūromis gamintojams ir skirtingo naudingumo transporto priemonėms būtų nustatomi panašaus griežtumo išmetamų teršalų mažinimo reikalavimai.

↓ 253/2014 1 straipsnio 5 punkto b papunktis

~~Komisija įgyvendinimo aktais nustato koreliacijos parametrus, būtinus, kad būtų atspindėti visi savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti taikomos reguliuojamosios bandymų procedūros, nurodytos Reglamente (EB) Nr. 715/2007 ir Komisijos reglamente (EB) Nr. 692/2008⁴⁷, pokyčiai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šio reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.~~

~~Komisijai pagal 15 straipsnį ir 16 bei 17 straipsniuose nustatytais sąlygomis suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais patikslinamos I priede nustatytos formulės, naudojant pagal pirmą pastraipą patvirtiną metodiką, ir kartu užtikrinant, kad ankstesne ir nauja bandymų procedūromis gamintojams ir skirtingo naudingumo transporto priemonėms būtų nustatomi panašaus griežtumo išmetamų teršalų mažinimo reikalavimai.~~

⁴⁷ 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 kiekių 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).

↓ 333/2014 1 straipsnio 11
punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

~~1544~~ straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda ~~Klimato kaitos~~ ☒ Energetikos sąjungos ☒ komitetas, įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos ~~sprendimo Nr. 280/2004/EB~~ ☒ [reglamento (ES) [...]] ☒ ⁴⁸ ⇒ ⁴⁹ ⇐ [379] straipsnį]. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011⁵⁰.
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.

↓ 510/2011 (pritaikytas)

~~14~~ straipsnis

Komiteto procedūra

1. ~~Komisijai padeda pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą Nr. 280/2004/EB dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos Bendrijoje monitoringo mechanizmo ir Kioto protokolo įgyvendinimo⁵¹ 9 straipsnį įsteigtas Klimato kaitos komitetas. Tas komitetas yra komitetas, atitinkantis komiteto sąvoką pagal Reglamentą (ES) Nr. 182/2011.~~
2. ~~Jei yra pateikiama nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.~~

⁴⁸ ~~2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 280/2004/EB dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos Bendrijoje monitoringo mechanizmo ir Kioto protokolo įgyvendinimo (OL L 49, 2004 2 19, p. 1).~~

⁴⁹ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) [.../...] dėl energetikos sąjungos valdymo (OL L).

⁵⁰ 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).

⁵¹ ~~OL L 49, 2004 2 19, p. 1.~~

↓ 253/2014 1 straipsnio 6 punktas
(pritaikytas)

~~2a. Kai 1 dalyje nurodytas komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.~~

↓ 333/2014 1 straipsnio 12
punktas (pritaikytas)
⇒ naujas

~~164a~~ straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

~~1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.~~

~~12. 78 straipsnio 79 dalies antroje pastraipoje, 1011 straipsnio 8 dalyje, ⇒ 11 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje, ⇐ 13 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje ir 1413 straipsnio 37 dalies antroje pastraipoje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2014 m. balandžio 8 d. ⇒ neribotam laikotarpiui [nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos] ⇐ . Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiais, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.~~

~~23. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 78 straipsnio 79 dalies antroje pastraipoje, 1011 straipsnio 8 dalyje, ⇒ 11 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje, ⇐ 13 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje ir 1413 straipsnio 37 dalies antroje pastraipoje 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 jam nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.~~

~~34. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.~~

~~45. Pagal 78 straipsnio 79 dalies antrą pastraipą, 1011 straipsnio 8 dalį, ⇒ 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą ⇐, 13 straipsnio 2 dalies trečią pastraipą ir 1413 straipsnio 37 dalies antrą pastraipą 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.

↓ 510/2011 (pritaikytas)

~~1. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti 8 straipsnio 9 dalies antroje pastraipoje, 11 straipsnio 7 dalyje, 13 straipsnio 5 dalyje ir 13 straipsnio 6 dalies ketvirtoje pastraipoje nurodytus deleguotus teisės aktus penkerių metų laikotarpiui nuo 2011 m. birželio 3 d.. Komisija pateikia ataskaitą dėl deleguotų įgaliojimų ne vėliau kaip likus šešioms mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos. Įgaliojimų delegavimas automatiškai pratęsiamas tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas ar Taryba jį atšaukia pagal 16 straipsnį.~~

~~2. Kai tik Komisija priima deleguotą teisės aktą, apie tai ji tuo pačiu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.~~

~~3. Įgaliojimai priimti deleguotus teisės aktus Komisijai suteikiami laikantis 16 ir 17 straipsniuose nustatytų sąlygų.~~

~~16 straipsnis~~

Delegavimo atšaukimas

~~1. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu atšaukti 8 straipsnio 9 dalies antroje pastraipoje, 11 straipsnio 7 dalyje, 13 straipsnio 5 dalyje ir 13 straipsnio 6 dalies ketvirtoje pastraipoje nurodytą įgaliojimų delegavimą.~~

~~2. Institucija, pradėjusi vidaus procedūrą, kad nuspręstų, ar atšaukti įgaliojimų delegavimą, stengiasi informuoti kitą instituciją ir Komisiją per protingą terminą iki galutinio sprendimo priėmimo dienos, nurodydama deleguotus įgaliojimus, kurie galėtų būti atšaukti, ir galimas atšaukimo priežastis.~~

~~3. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiamas tame sprendime nurodytų įgaliojimų delegavimas. Jis įsigalioja nedelsiant arba vėlesnę jame nurodytą datą. Sprendimas neturi poveikio jau galiojančių deleguotų teisės aktų galiojimui. Jis skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.~~

~~17 straipsnis~~

Prieštaravimai dėl deleguotų teisės aktų

~~1. Europos Parlamentas arba Taryba gali pareikšti prieštaravimus dėl deleguoto teisės akto per du mėnesius nuo pranešimo dienos.~~

~~Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiams.~~

~~2. Jeigu praėjus 1 dalyje nurodytam laikotarpiui nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškė prieštaravimų dėl deleguoto teisės akto, deleguotas teisės aktas skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir įsigalioja jo nuostatose nurodytą dieną.~~

~~Deleguotas teisės aktas gali būti skelbiamas Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje ir įsigalioji iki to laikotarpio pabaigos, jeigu tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba informavo Komisiją, kad nepareikš prieštaravimų.~~

~~3. Jeigu Europos Parlamentas ar Taryba pareiškia prieštaravimų dėl deleguoto teisės akto per 1 dalyje nurodytą laikotarpį, šis aktas neįsigalioja. Prieštaravimus pareiškusi institucija nurodo prieštaravimų dėl deleguoto teisės akto priežastis.~~

↓ naujas

17 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 715/2007 pakeitimai

I 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 straipsnį priima įgyvendinimo aktus ir jais nustato procedūras, kuriomis tikrinama naudojamų lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų verčių atitiktis.“

↓ 443/2009 (pritaikytas)

~~1815~~ 1815 straipsnis

Panaikinimas

~~Sprendimas Nr. 1753/2000/EB panaikinamas nuo 2010 m. sausio 1 d.~~

~~Tačiau to sprendimo 4, 9 ir 10 straipsniai galioja tol, kol Komisija pateikia Europos Parlamentui 2009 kalendorinių metų stebėsenos duomenų ataskaitą.~~

↓ naujas

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.

↓ 443/2009 (pritaikytas)
⇒ naujas

1946 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja ~~trečią~~ ☒ dvidešimtą ☒ dieną nuo 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

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO, KURIO POVEIKIS BIUDŽETUI
SUSIJES TIK SU IPLAUKOMIS, PAŽYMA

1. PASIŪLYMO PAVADINIMAS

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 (nauja redakcija)

2. BIUDŽETO EILUTĖS

Skyrius ir straipsnis: 71 biudžeto skyriaus „Baudos ir nuobaudos“ 7191 punktas „Kitos neasignuotos baudos ir nuobaudos“

Atitinkamų metų biudžete numatyta suma: p.m. (žr. 5 skirsnį)

3. FINANSINIS POVEIKIS

- ☐ Pasiūlymas neturi finansinio poveikio
- ☒ Pasiūlymas neturi finansinio poveikio išlaidoms, bet turi finansinį poveikį įplaukoms:

(mln. EUR dešimtųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė	Įplaukos ⁵²
71 biudžeto skyriaus „Baudos ir nuobaudos“ 7191 punktas „Kitos neasignuotos baudos ir nuobaudos“	p.m. (žr. 5 skirsnį)

4. KOVOS SU SUKČIAVIMU PRIEMONĖS

Be to, kad siekiant užkirsti kelią sukčiavimui ir pažeidimams bus taikomas Finansinis reglamentas, pagal metinio stebėjimo ir duomenų teikimo procedūrą bus atliekama pateiktų duomenų kokybės kontrolė ir patikra.

⁵² Tradiciniai nuosavi ištekliai (žemės ūkio muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 % surinkimo sąnaudų.

5. KITOS PASTABOS

Pagal pasiūlymo 8 straipsnį Komisija taikys mokestį už viršytą taršos normą gamintojui arba, jei sukurtas bendras fondas, fondo valdytojui, jei gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis bus didesnis už savitąją teršalų išmetimo normą. Ši tvarka atitinka galiojančio Reglamento (EB) Nr. 443/2009⁵³ 9 straipsnio 1 dalį ir galiojančio Reglamento (ES) Nr. 510/2011⁵⁴ 9 straipsnio 1 dalį, kurie naujajame teisės akte bus sujungti ir pakeisti. Mokesčio už viršytą taršos normą rinkimo metodai nustatyti Komisijos sprendime 2012/100/ES⁵⁵ ir Komisijos sprendime 2012/99/ES⁵⁶.

Įplaukų bus tik jei gamintojas viršys savitąją teršalų išmetimo normą, todėl neįmanoma planuoti, ar įplaukų bus ir, jei bus, kokia jų suma.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>