



Briuselis, 2019 m. balandžio 1 d.
(OR. en)

7726/19

Tarpinstitucinė byla:
2017/0293(COD)

CODEC 742
CLIMA 88
ENV 325
TRANS 214
MI 281
PE 104

INFORMACINIS PRANEŠIMAS

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai
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) – Pirmojo svarstymo Europos Parlamente rezultatai (2019 m. kovo 25–28 d., Strasbūras)

I. ĮVADAS

Vadovaujantis SESV 294 straipsnio nuostatomis ir Bendra deklaracija dėl praktinių bendro sprendimo procedūros taisyklių¹, įvyko keli neoficialūs Tarybos, Europos Parlamento ir Komisijos atstovų pasitarimai siekiant dėl šio dokumento susitarti per pirmąjį svarstymą, tokiu būdu išvengiant antrojo svarstymo ir taikinimo procedūros.

¹ OL C 145, 2007 6 30, p. 5.

Atsižvelgiant į tai, pranešėja Miriam DALLI (S&D, MT) Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto vardu pateikė pasiūlymo dėl reglamento kompromisinį pakeitimą (100 pakeitimas). Dėl šio pakeitimo buvo susitarta pirmiau minėtų neoficialių pasitarimų metu.

Be to, buvo pateiktas Komisijos pareiškimas (101 pakeitimas).

II. BALSAVIMAS

Balsuojant 2019 m. kovo 27 d. plenariniame posėdyje pasiūlymo dėl reglamento kompromisinis pakeitimas (100 pakeitimas) ir Komisijos pareiškimas (101 pakeitimas) buvo priimti. Taip iš dalies pakeistas Komisijos pasiūlymas yra Parlamento per pirmąjį svarstymą priimta pozicija, kuri pateikiama šio pranešimo priede išdėstytoje jo teisėkūros rezoliucijoje².

Parlamento pozicija atspindi tai, dėl ko anksčiau susitarė institucijos. Todėl Taryba turėtų galėti patvirtinti Parlamento poziciją.

Tada aktas būtų priimtas ta redakcija, kuri atitinka Parlamento poziciją.

² Teisėkūros rezoliucijoje išdėstytoje Parlamento pozicijos redakcijoje pažymėti Komisijos pasiūlyme padaryti pakeitimai. Į Komisijos tekstą įrašytas naujas tekstas pažymėtas *paryškintuoju kursyvu*. Išbrauktas tekstas pažymėtas simboliu „■“.



Europos Parlamentas

2014-2019

PRIIMTI TEKSTAI

Negalutinė redakcija

P8_TA-PROV(2018)0304

Naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos *I**

2019 m. kovo 27 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 (nauja redakcija) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

(Įprasta teisėkūros procedūra: nauja redakcija)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2017)0676),
- atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 2 dalį ir 192 straipsnio 1 dalį, pagal kurias Komisija pateikė pasiūlymą Parlamentui (C8-0395/2017),
- atsižvelgdamas į Teisės reikalų komiteto nuomonę dėl pasiūlyto teisinio pagrindo,
- atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 3 dalį,
- atsižvelgdamas į 2018 m. vasario 14 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę³,
- pasikonsultavęs su Regionų komitetu,
- atsižvelgdamas į 2001 m. lapkričio 28 d. Tarpinstitucinį susitarimą dėl sistemingesnio teisės aktų pakeitimo metodo naudojimo⁴,

³ OL C 227, 2018 6 28, p 52.

⁴ OL C 77, 2002 3 28, p. 1.

- atsižvelgdamas į Teisės reikalų komiteto 2018 m. gegužės 3 d. laišką Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetui vadovaujantis Darbo tvarkos taisyklių 104 straipsnio 3 dalimi,
 - atsižvelgdamas į preliminarų susitarimą, kurį atsakingas komitetas patvirtino pagal Darbo tvarkos taisyklių 69f straipsnio 4 dalį, ir į 2019 m. sausio 16 d. laišką Tarybos atstovo priimtą įsipareigojimą pritarti Parlamento pozicijai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 4 dalį,
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 104 ir 59 straipsnius,
 - atsižvelgdamas į Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto pranešimą ir į Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komiteto bei Transporto ir turizmo komiteto nuomones (A8-0287/2018),
- A. kadangi, Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos teisės tarnybų konsultacinės grupės nuomone, Komisijos pasiūlyme, be nurodytų pakeitimų, kitų esminių pakeitimų nėra ir kadangi, kalbant apie nepakeistų ankstesnių aktų nuostatų ir minėtų pakeitimų kodifikavimą, pasiūlymu siekiama tik kodifikuoti esamus tekstus nekeičiant jų esmės;
1. priima per pirmąjį svarstymą toliau pateiktą poziciją, atsižvelgęs į Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos teisės tarnybų konsultacinės darbo grupės rekomendacijas⁵;
 2. atsižvelgia į Komisijos pareiškimą, pridėtą prieš šios rezoliucijos;
 3. ragina Komisiją dar kartą perduoti klausimą svarstyti Parlamentui, jei ji savo pasiūlymą pakeičia nauju tekstu, jį keičia iš esmės arba ketina jį keisti iš esmės;
 4. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai, Komisijai ir nacionaliniams parlamentams.

⁵ Ši pozicija pakeičia 2018 m. spalio 3 d. priimtus pakeitimus (Priimti tekstai, P8_TA(2018)0370).

Europos Parlamento pozicija, priimta 2019 m. kovo 26 d. per pirmąjį svarstymą, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/... , kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, ■ ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (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 nuomonę⁶,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros⁷,

⁶ OL C 227, 2018 6 28, p. 52.

⁷ 2019 m. kovo 27 d. Europos Parlamento pozicija.

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009⁸ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 510/2011⁹ buvo keletą kartų iš esmės keičiami. Kadangi tuos reglamentus reikia keisti dar kartą, dėl aiškumo jie turėtų būti išdėstyti nauja redakcija;
- (2) siekiant, 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, šis reglamentas turėtų būti taikomas nuo 2020 m. sausio 1 d. Vis dėlto derėtų tuose reglamentuose nustatytas išmetamo CO₂ normas ir jų pasiekimo būdus taikyti be pakeitimų iki 2024 m.;
- (3) ***Paryžiaus susitarime¹⁰ nustatytas, be kita ko, ilgalaikis tikslas, atitinkantis siekį užtikrinti, kad vidutinės pasaulio temperatūros didėjimas būtų gerokai mažesnis nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau siekti, kad temperatūros didėjimas neviršytų 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu.***
Tarpyvyriausybės klimato kaitos komisijos (IPCC) specialiojoje ataskaitoje pateikti naujausi mokslinių tyrimų rezultatai dėl visuotinio atšilimo 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, poveikio ir susijusių visuotinių išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio perspektyvų vienareikšmiškai patvirtina neigiamą klimato kaitos poveikį. Toje specialiojoje ataskaitoje daroma išvada, kad siekiant apriboti visuotinį atšilimą nepaprastai svarbu visuose sektoriuose sumažinti išmetamų teršalų kiekį;

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ OL L 282, 2016 10 19, p. 4.

- (4) *siekiant prisidėti prie Paryžiaus susitarimo tikslų, reikia paspartinti viso transporto sektoriaus pertvarkymą, kad išmetamų teršalų kiekis būtų lygus nuliui, atsižvelgiant į 2018 m. lapkričio 28 d. Komisijos komunikatą „Švari mūsų visų planeta. Strateginė klestinčios, modernios ir konkurencingos neutralizuoto poveikio klimatui Europos ekonomikos ateities vizija“, kuriame apibrėžiama, kokių ekonominių ir visuomeninių pokyčių, apimančių visus ekonomikos sektorius ir visą visuomenę, reikia siekiant užtikrinti perėjimą prie nulinio grynojo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio iki 2050 m. Be to, reikia nedelsiant gerokai sumažinti mūsų sveikatai ir aplinkai labai kenksmingų transporto sektoriuje išmetamų oro teršalų kiekį. Po 2020 m. turės būti toliau mažinamas **transporto priemonių su tradiciniais degimo varikliais** išmetamų teršalų kiekis. Turės būti diegiamos mažataršės ir netaršios transporto priemonės ir iki 2030 m. jos turės užimti didelę rinkos dalį. **Po 2030 m. reikės toliau mažinti lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį;***
- (5) Komisijos 2017 m. gegužės 31 d. komunikate „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekimio visiems darbotvarkė“ ir 2017 m. lapkričio 8 d. komunikate „Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“ pabrėžiama, 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;

- (6) laikantis 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadų ir pagal Paryžiaus susitarimą Sąjungos ir jos valstybių narių nacionaliniu lygmeniu nustatytų įpareigojančių veiksmų, kuriems Aplinkos taryba pritarė savo 2015 m. kovo 6 d. posėdyje, aiški kelių transporto sektoriuje išmetamo CO₂ kiekio mažinimo kryptis šiame reglamente nustatyta siekiant padėti išspręsti uždavinį – Sąjungoje visos ekonomikos mastu išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį iki 2030 m. būtina sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m.;
- (7) ***Europos Parlamento ir Tarybos Reglamente (ES) 2018/842¹¹ nustatomi valstybių narių įpareigojimai pasiekti Sąjungos tikslą***, kad į Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB¹² įsteigtą Europos Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą neįtrauktuose sektoriuose ***2030 m.*** išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis ***būtų*** 30 proc. ***mažesnis nei*** 2005 m. lygiai. Vienas iš didžiausios taršos sektorių yra automobilių kelių transportas ■. Be to, ***automobilių kelių transporto*** išmetamų teršalų kiekis ***nuolat didėja ir toliau yra*** gerokai didesnis nei 1990 m. Jei kelių transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekis didės, ***toks didėjimas toliau neutralizuos*** pastangas mažinti išmetamų teršalų kiekį kituose sektoriuose kovojant su klimato kaita;

¹¹ ***2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013 (OL L 156, 2018 6 19, p. 26).***

¹² 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003 10 25, p. 32).

- (8) 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose pabrėžiama, kad išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir riziką, susijusią su priklausomybe nuo iškastinio kuro, transporto sektoriuje svarbu mažinti visapusiškais ir technologiškai neutraliais metodais, kuriais transporto sektoriuje mažesnis teršalų išmetimas ir našesnis energijos vartojimas, elektra varomų transporto priemonių naudojimas ir atsinaujinančių išteklių energijos vartojimas būtų skatinami ir po 2020 m.;
- (9) **siekiant** energiją vartotojams Sąjungoje tiekti saugiai, darniai, konkurencingai ir įperkama kaina, energijos vartojimo našumo reikalavimai vartojimo nuosaikumui užtikrinti yra vienas iš penkių tarpusavio poveikį stiprinančių ir glaudžiai susijusių metodų, **nurodytų 2015 m. vasario 25 d. Komisijos komunikate „Atsparios energetikos sąjungos ir perspektyvios klimato kaitos politikos pagrindų strategija“**. Tame **komunikate** teigiama, kad energijos vartojimo našumas turi būti didinamas visuose ūkio sektoriuose, tačiau ypač didelių galimybių energiją vartoti našiau yra transporto sektoriuje, o jomis naudotis galima, be kita ko, iki 2030 m. labiau griežtinant lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normas;

- (10) 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. ***Tačiau šių reglamentų nauda sumažėjo dėl vis didėjančio skirtumo tarp išmetamo CO₂ kiekio, išmatuoto pagal naująją Europos važiavimo ciklą (NEDC), ir CO₂ kiekio, išmetamo iš transporto priemonių tikrosiomis važiavimo sąlygomis;***
- (11) todėl dera reglamentų (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 tikslų siekti nustačius naujus ES lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo iki 2030 m. tikslus. Nustatant tų tikslų lygius reikia atsižvelgti į tai, kiek veiksmingai jie padės iki 2030 m. ekonomiškai efektyviai mažinti išmetamų teršalų kiekį sektoriuose, kuriems taikomas Reglamentas (ES) 2018/842, taip pat į susidarysiančias visuomenės, gamintojų ir transporto priemonių naudotojų sąnaudas ir gausimą ekonomiką, į tų lygių tiesioginę ir netiesioginę įtaką darbo vietoms, konkurencingumui bei inovacijoms ir į gretutinę naudą, pavyzdžiui, mažesnę oro taršą ir energetinį saugumą. ***Atsižvelgiant į tai, kad lengvieji automobiliai, palyginti su lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis, sudaro gerokai didesnę rinkos dalį ir todėl bendras jų išmetamo CO₂ kiekis yra gerokai didesnis, laikoma, kad yra tinkama laikytis diferencijuoto požiūrio į lengvuosius automobilius ir lengvasias komercines transporto priemones;***

- (12) *reikia užtikrinti socialiniu požiūriu priimtina ir teisingą perėjimą prie netaršaus judumo. Todėl svarbu atsižvelgti į tokio perėjimo socialinius padarinius visoje automobilių pramonės vertės grandinėje ir aktyviai spręsti su užimtumu susijusius klausimus. Todėl reikia apsvarstyti tikslinių darbuotojų perkvalifikavimo, kvalifikacijos kėlimo ir perkėlimo programų bei švietimo ir darbo paieškos iniciatyvų bendruomenėse ir regionuose, patiriančiuose neigiamas pasekmes, įgyvendinimą Sąjungos, nacionaliniu ir regioniniu lygmenimis, palaikant glaudų dialogą su socialiniais partneriais ir kompetentingomis institucijomis. Vykdamas tą perėjimą reikia didinti moterų užimtumą ir lygias galimybes šiame sektoriuje;*
- (13) *siekiant sėkmingai pereiti prie netaršaus judumo reikia taikyti integruotą principą ir sudaryti tinkamas palankias sąlygas, kad būtų skatinamos inovacijos, o Sąjunga išliktų technologijų lydere šiame sektoriuje. Tai apima viešąsias ir privačiąsias investicijas į mokslinius tyrimus ir inovacijas, didėjančių mažataršių ir netaršių transporto priemonių pasiūlą, baterijų įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimą, integraciją į energetikos sistemas, taip pat tvarų medžiagų tiekimą ir tvarią gamybą, baterijų pakartotinį naudojimą ir perdirbimą Europoje. Tuo tikslu Sąjungos, nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmenimis turi būti vykdomi nuoseklūs veiksmai;*

- (14) *įgyvendinant Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007¹³, be kita ko, 2017 m. buvo pradėta taikyti Reglamente (ES) 2017/1151¹⁴ nustatyta nauja bandymo, kuriuo matuojamas lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis ir degalų sąnaudos, procedūra, tai yra, pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra (toliau – WLTP). ■ Pagal tą ■ procedūrą išmatuotos išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertės labiau **atitinka** tikrąsias sąlygas. Todėl naujosios CO₂ išmetimo normos turėtų būti grindžiamos išmetamo CO₂ kiekio vertėmis, gautomis remiantis ta bandymo procedūra. Tačiau atitiktį nustatytiems rodikliams remiantis CO₂ kiekio vertėmis, išmatuotomis pagal WLTP, bus galima vertinti nuo 2021 m., todėl naująsias išmetamo CO₂ normas dera apibrėžti nustatytais teršalų mažinimo lygiais, siejamais su 2021 m. tikslais, **apskaičiuotais remiantis išmetamo CO₂ kiekiais, išmatuotais išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimo pagal WLTP. Siekiant užtikrinti, kad vertės, naudojamos kaip atskaitos taškas nustatant išmetamųjų teršalų mažinimo tikslus, taikytinus 2025 m. ir 2030 m., būtų patikimos ir atitiktų tikrąsias vertes, įgyvendinant Komisijos įgyvendinimo reglamentus (ES) 2017/1152¹⁵ ir (ES) 2017/1153¹⁶, be kita ko, buvo patikslintos tų matavimų sąlygos;***

¹³ 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007 6 29, p. 1).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

- (15) svarbu, kad išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų nustatymas ir toliau teiktų visos Sąjungos masto nuspėjamumą ir planavimo saugumą transporto priemonių gamintojams jų naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkų Sąjungoje atžvilgiu;
- (16) *2016 m. Komisijai įvertinus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/94/EB¹⁷ nustatyta, kad reikia išsamiau paaiškinti ir supaprastinti tą teisėkūros procedūra priimtą aktą, nes taip galėtų būti padidintas jo aktualumas, veiksmingumas, efektyvumas ir nuoseklumas. Todėl Komisija turėtų peržiūrėti tą direktyvą ne vėliau kaip iki 2020 m. gruodžio 31 d. ir prireikus pateikti atitinkamą pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto. Siekiant remti efektyviausiai degalus naudojančių ir aplinką tausojančių transporto priemonių naudojimą, atliekant tą peržiūrą visų pirma turėtų būti apsvarstyta galimybė įtraukti lengvasias komercines transporto priemones ir geriau parengtų bei dar labiau suderintų Sąjungos ženklavimo reikalavimų, kuriuos taikant vartotojams galėtų būti teikiama palyginama, patikima ir patogi naudoti informacija apie mažataršių ir netaršių transporto priemonių naudą, įskaitant informaciją apie oro teršalus, poreikis;*

¹⁷ *1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/94/EB dėl vartotojų galimybės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamųjų CO₂ dujų kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius (OL L 12, 2000 1 18, p. 16).*

- (17) 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. išmetamųjų teršalų mažinimo tikslai 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;
- (18) *šiuo reglamente nustatytos išmetamo CO₂ kiekio normos taikomos naujiems lengviesiems automobiliams ir naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms. Esamo tokių transporto priemonių, įskaitant naudotas transporto priemones, parko atžvilgiu taip pat gali būti imamasi papildomų priemonių siekiant mažinti išmetamųjų teršalų kiekį, be kita ko, nacionaliniu ir Sąjungos lygmenimis. Pavyzdžiui, gali būti imamasi priemonių, kuriomis skatinama sparčiau atnaujinti transporto priemonių parką, kad senesnės, taršesnės transporto priemonės kuo greičiau būtų pakeistos geresnių eksploatacinių charakteristikų transporto priemonėmis. Galimybė įsigyti labiau įperkamus mažataršių ir netaršių transporto priemonių galėtų skatinti vartotojų elgesio pokyčius ir spartesnę mažataršių technologijų diegimą;*

- (19) Sąjunga yra viena iš didžiausių variklinių transporto priemonių gamintojų pasaulyje, pirmaujanti pasaulinio automobilių sektoriaus technologijų srityje, tačiau konkurencija didėja, o šį sektorių sparčiai keičia elektrinių pavarų inovacijos, sąveikūs, susietasis ir automatizuotas susisiekimas. Siekiant išlaikyti pasaulinį konkurencingumą ir prieigą prie rinkų, Sąjungai reikia reguliavimo pagrindų, be kita ko, specialiai skatinti mažataršių ir netaršių transporto priemonių sektorių, kurie prisidės ***kuriant didelę vidaus rinką*** ir parems technologijų plėtrą ir inovacijų diegimą;
- (20) turėtų būti įdiegta speciali skatinimo sistema, kad būtų lengviau sklandžiai pereiti prie netaršaus judumo. Ta sistema turėtų būti parengta taip, kad būtų skatinamas mažataršių ir netaršių transporto priemonių diegimas Sąjungos rinkoje. ***Taip pat turėtų būti nustatyta konkreti pereinamojo laikotarpio priemonė, kuri suteiktų galimybę vartotojams įsigyti mažataršių ir netaršių transporto priemonių iš tų valstybių narių, kuriose tokių transporto priemonių skverbtis į rinką yra nedidelė;***

- (21) jei būtų **nustatyti tinkami** mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalies Europos Sąjungos transporto priemonių parke **lyginamieji rodikliai** ir įdiegta gerai parengta sistema, kaip gamintojo savitąsias teršalų išmetimo normas patikslinti remiantis mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalimi gamintojo transporto priemonių parke, būtų duotas aiškus ir įtikimas ženklas kurti, diegti **ir teikti rinkai** tokias transporto priemones ir būtų sudaromos sąlygos toliau gerinti įprastų vidaus degimo variklių našumą;
- (22) mažataršių ir netaršių transporto priemonių kreditai turėtų būti apskaičiuojami atsižvelgiant į transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio skirtumą. **Kalbant apie lengvuosius automobilius, turėtų būti pripažintas mažataršių transporto priemonių, visų pirma prie elektros tinklo jungiamų hibridinių automobilių, vaidmuo pereinant prie netaršių transporto priemonių.** Tikslinimo tvarka turėtų būti užtikrinta, kad geresnius už lyginamąjį rodiklį rezultatus pasiekęs gamintojas galėtų naudotis didesne savitąja teršalų išmetimo norma. Siekiant suderinto požiūrio, 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;

- (23) teisės aktais, kurių pagrindu bus įgyvendinamas visam ES parkui taikomas tikslas, turėtų būti užtikrinta, kad atsižvelgiant į Europos automobilių gamintojų įvairovę išmetamųjų teršalų mažinimo tikslai būtų tvarūs ir nešališki konkurencijos bei socialiniu požiūriu, taip pat turėtų būti užkirstas kelias nepateisinamam tų gamintojų tarpusavio konkurencijos iškraipymui;
- (24) siekiant išlaikyti įvairovę lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių rinkoje ir jos gebėjimą tenkinti įvairius vartotojų poreikius, taikomos savitosios teršalų išmetimo normos turėtų būti nustatomos pagal tiesinę priklausomybę nuo transporto priemonių naudingumo. Manoma, kad naudingumo apibūdinimo masės parametru išlaikymas užtikrina nuoseklumą su galiojančia tvarka. Siekiant geriau atsižvelgti į keliuose naudojamų transporto priemonių masę, šis parametras turėtų būti pakeistas – **■ nuo 2025 m. *vietoj parengtos naudoti transporto priemonės masės turėtų būti naudojama transporto priemonės bandomoji masė, kaip nurodyta WLTP;***
- (25) viso ES parko tikslai neturėtų keistis todėl, kad vidutinė parko masė kinta. Todėl į vidutinės masės pokytį turėtų būti nedelsiant atsižvelgiama skaičiuojant savitąsias teršalų išmetimo normas, o tokiam apskaičiavimui naudojama vidutinės masės vertė turėtų būti nuo 2025 m. tikslinama kas dvejus metus;

- (26) kad konkurencijos atžvilgiu neutralus ir sąžiningas išmetamų teršalų kiekio mažinimo pastangų pasidalijimas atitiktų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių įvairovę ir kad nuo 2021 m. būtų naudojama pagal WLTP apskaičiuoti savitieji teršalų išmetimo kiekiai, dera ribinių verčių kreivės nuolydį nustatyti remiantis visų tais metais užregistruotų naujų transporto priemonių savituoju išmetamo CO₂ kiekiu ir atsižvelgiant į viso ES parko tikslų pakeitimus 2021, 2025 ir 2030 m., daromus siekiant vienodinti visų gamintojų pastangas mažinti išmetamųjų teršalų kiekį. Dėl lengvųjų komercinių transporto priemonių pasakytina, kad lengvesnių furgonų, kuriems naudojama lengvojo automobilio bazė, gamintojams turėtų būti taikomas toks pats metodas kaip lengvųjų automobilių gamintojams, o prie sunkesniųjų priskiriamų transporto priemonių gamintojams nustatytas kreivės nuolydis turėtų būti statesnis ir fiksuotas visą planuojamą laikotarpį;
- (27) šiuo reglamentu siekiama *jo tikslų, inter alia*, automobilių pramonei *sukuriant* paskatų investuoti į naujas technologijas. Šiuo reglamentu aktyviai skatinamos ekologinės naujovės, o jame numatyta sistema turėtų būti tinkama būsimoms technologijos naujovėms. Patirtis rodo, kad ekologinės naujovės padeda ekonomiškai efektyviai taikyti Reglamentus (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 ir mažinti tikruosius išmetamo CO₂ kiekius. Todėl šie metodai turėtų būti taikomi toliau, o taikymo sritis turėtų būti išplėsta siekiant didesnio oro kondicionavimo sistemų našumo;

- (28) tačiau reikėtų subalansuoti paskatas ekologinėms naujovėms ir toms technologijoms, kurias įdiegus išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas įrodytas oficialiu bandymu. Todėl dera toliau riboti, kiek gamintojas gali atsižvelgti į išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimą įdiegus ekologines naujoves, kai vertina atitiktį nustatytiems rodikliams. Komisija turėtų turėti galimybę patikslinti tą ribą, ypač tam, kad būtų atsižvelgiama į oficialaus bandymo pakeitimus. Taip pat dera išaiškinti, kaip išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas turėtų būti apskaičiuojamas atitiktčiai nustatytiems tikslams įvertinti;
- (29) *siekiant sumažinti naujų transporto priemonių energijos suvartojimą ir išmetamą CO₂ kiekį svarbūs yra tvarūs lengvi komponentai. Juos toliau plėtojant ir diegiant būtų remiamas perėjimas prie mažataršio ir netaršaus judumo;*

- (30) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB¹⁸ yra nustatyta suderinta tvarka, apimanti administracines nuostatas ir bendruosius visų naujų transporto priemonių, kurioms ji taikoma, 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;
- (31) tipo patvirtinimo tikslais specialios paskirties transporto priemonėms, apibrėžtoms Direktyvos 2007/46/EB II priede, taikomi specialūs reikalavimai, todėl jos neturėtų patekti į šio reglamento taikymo sritį;
- (32) *tais atvejais, kai netaršios lengvosios komercinės transporto priemonės, kurių etaloninė masė viršija atitinkamai 2 610 kg arba 2 840 kg, nepatenka į šio reglamento taikymo sritį vien tik dėl energijos kaupimo sistemos masės, dera laikyti, kad tos transporto priemonės patenka į taikymo sritį;*

¹⁸ 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

- (33) netinka tokį patį metodą naudoti nustatant išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus, taikomus ir stambiems gamintojams, ir mažiems gamintojams, kurie laikomi nepriklausomais pagal šiame reglamente nustatytus kriterijus. Tie maži gamintojai turėtų turėti galimybę prašyti alternatyvių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslų, susijusių su atitinkamo gamintojo transporto priemonių technologiniu potencialu mažinti jų savitąjį išmetamo CO₂ kiekį ir derančių su atitinkamų rinkos segmentų savybėmis;
- (34) pripažįstant neproporcingą poveikį mažiausiems gamintojams, kuris atsirastų dėl savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų pagal transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir nedidelę naudą, susijusią su CO₂ išmetimo į aplinką iš tų gamintojų parduodamų transporto priemonių mažinimu, savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą turėtų būti netaikomi gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei 1 000 naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per metus, užregistruotų Sąjungoje. Tačiau, jei gamintojas, kuriam galima daryti išimtį, paprašo nukrypti leidžiančios nuostatos ir jei tokia nuostata jam pritaikoma, dera reikalauti, kad toks gamintojas laikytųsi su ta nukrypti leidžiančia nuostata siejamo išmetamųjų teršalų tikslo;

- (35) leidimo taikyti nukrypti nuo viso ES parko išmetamų 95 g CO₂/km tikslo leidžiančias nuostatas tam tikro rinkos segmento automobilių gamintojams procedūra turėtų užtikrinti, kad to rinkos segmento gamintojams nustatytos pastangos mažinti išmetamųjų teršalų kiekį atitiktų stambiujų gamintojų pastangas, susijusias su tuo tikslu. **Tikslinga tiems tam tikro rinkos segmento gamintojams iki 2028 m. toliau teikti galimybes gauti teisę naudotis nuostata, leidžiančia nukrypti ir** nuo 2025 taikomų tikslų;
- (36) nustatant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, taikomą visiems Sąjungoje užregistruotiems naujiems lengviesiems automobiliams ir naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, už kuriuos atsakingi gamintojai, reikėtų, esant reikalui, atsižvelgti į visus lengvuosius automobilius ir lengvasias komercines transporto priemones, nepriklausomai nuo jų masės arba kitų ypatybių. Nors Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 netaikomas lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, kurių etaloninė masė didesnė nei 2 610 kg ir kuriems tipo patvirtinimas nėra išplečiamas pagal **to reglamento** 2 straipsnio 2 dalį, tokių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekis turėtų būti matuojamas vadovaujantis **tokiomis pačiomis** matavimo **procedūromis, kurios nustatytos laikantis Reglamento (EB) Nr. 715/2007, būtent procedūromis, išdėstytomis** Komisijos reglamente (EB) Nr. 692/2008¹⁹ ir Reglamente (ES) 2017/1151, **ir koreliacijos procedūromis, priimtomis remiantis reglamentais (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011, ir visų pirma** įgyvendinimo reglamentuose (ES) 2017/1152 bei (ES) 2017/1153. Gauti išmetamo CO₂ kiekio dydžiai turėtų būti įtraukti į transporto priemonės atitikties liudijimą, kad juos būtų galima įtraukti į stebėsenos sistemą;

¹⁹ 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).

- (37) sukomplektuotos lengvosios komercinės transporto priemonės savitasis išmetamo CO₂ kiekis turėtų būti priskiriamas bazinės transporto priemonės gamintojui;
- (38) turėtų būti atsižvelgiama į ypatingą lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojų, gaminančių nekomplektines transporto priemones, kurių tipas patvirtinamas pakopomis, situaciją. Tie gamintojai yra įpareigoti laikytis CO₂ išmetimo normų, tačiau jie turėtų turėti galimybę pakankamai tiksliai prognozuoti sukomplektuotų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį. Komisija turėtų užtikrinti, kad tie poreikiai būtų deramai atspindėti *įgyvendinimo priemonėse, priimtose pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007*;
- (39) siekiant suteikti lankstumo gamintojams vykdant šiuo reglamentu jiems nustatytus tikslus, 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 turėtų būti galima pratęsti. Kai gamintojai sudaro bendrą fondą, jie turėtų būti laikomi įvykdę šiuo reglamentu jiems nustatytus tikslus, jei vidutinis viso bendro fondo išmetamųjų teršalų kiekis neviršys savitosios teršalų išmetimo normos, nustatytos bendram fondui;

- (40) įsitikinta, kad galimybė gamintojams sudaryti bendrus fondus yra ekonomiškai efektyvus būdas laikytis išmetamo CO₂ kiekio tikslų, 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;
- (41) siekiant užtikrinti, kad šiuo reglamentu nustatyti tikslai būtų vykdomi, būtinas patikimai veikiantis pareigų laikymosi mechanizmas;
- (42) siekiant išmetamo CO₂ kiekį sumažinti tiek, kiek reikalaujama šiame reglamente, taip pat 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;

- (43) Komisija turėtų būti įgaliota nustatyti ir įgyvendinti ■ naudojamų ■ transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio, *kaip nustatyta pagal WLTP, ir išmetamo CO₂ kiekio dydžių, nurodytų atitikties liudijimuose*, atitikties patikros procedūrą. *Rengiant tą procedūrą daug dėmesio turėtų būti skiriama metodų, įskaitant transporto priemonėje esančių degalų ir (arba) energijos vartojimo stebėjimo prietaisų duomenų naudojimą, nustatymui, siekiant nustatyti strategijas, kurias taikant tipo patvirtinimo bandymo procedūros metu dirbtinai gerinamos su išmetamu CO₂ kiekiu susijusios transporto priemonės eksploatacinės charakteristikos. Kai atliekant tokius patikrinimus nustatomi nukrypimai arba strategijos, kurias taikant dirbtinai pagerinamos su išmetamu CO₂ kiekiu susijusios transporto priemonės eksploatacinės charakteristikos, laikoma, kad tos išvados yra pakankama priežastis įtarti didelės neatitikties riziką atsižvelgiant į Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/858²⁰ ir Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nustatytus reikalavimus, ir tuo remdamosi valstybės narės turėtų imtis reikiamų priemonių pagal Reglamento (ES) 2018/858 XI skyrių;*

²⁰ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

- (44) naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių savitasis išmetamo CO₂ kiekis matuojamas remiantis Sąjungoje suderintu pagrindu pagal **WLTP**. Siekiant kuo labiau sumažinti su šiuo reglamentu susijusią administravimo naštą, atitiktis turėtų būti vertinama pagal valstybių narių renkamus ir Komisijai pateikiamus duomenis apie naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių registravimą Sąjungoje. Kad atitikties vertinimui pateikiami duomenys būtų palyginami, tų duomenų rinkimo ir pateikimo taisyklės turėtų būti kuo labiau suderintos. Todėl turėtų būti aiškiai nustatyta, kad kompetentingos institucijos yra įpareigosotos pateikti tikslius ir išsamius duomenis ir turi veiksmingai bendradarbiauti tarpusavyje ir su Komisija, kad išspręstų duomenų kokybės klausimus;
- (45) Sąjungos lygmeniu turėtų būti vertinama, kaip gamintojai vykdo šiame reglamente nustatytus tikslus. Gamintojai, kurių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija šiuo reglamentu leidžiamas normas, turėtų mokėti mokestį už viršytą taršos normą už kiekvienus kalendorinius metus. Sumos, surenkamos iš mokesčių už viršytą taršos normą, turėtų būti laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis. **Komisija savo 2023 m. peržiūroje turėtų įvertinti galimybę sumas, surenkamas iš mokesčių už viršytą taršos normą, skirti konkrečiam fondui arba atitinkamai programai, kuria siekiama užtikrinti tinkamą perėjimą prie netaršaus judumo ir remti automobilių sektoriaus darbuotojų perkvalifikavimą, kvalifikacijos kėlimą ir kitų įgūdžių ugdymą;**

- (46) bet kuri nacionalinė priemonė, kurią valstybės narės gali taikyti arba įvesti, vadovaudamosi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – 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 tikslų;
- (47) šis reglamentas neturėtų daryti poveikio visapusiškam Sąjungos konkurencijos taisyklių taikymui;

- (48) 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 nuomonę 1/2016 „Lengvųjų transporto priemonių tikrojo ir laboratoriniais bandymais nustatyto išmetamo CO₂ kiekio vienodinimas“ ir 2017 m. balandžio 4 d. Europos Parlamento rekomendaciją Tarybai ir Komisijai, kurią jis pateikė atlikęs išmetamų teršalų kiekio matavimo automobilių pramonėje tyrimą²¹, turėtų būti parengta tvarka, pagal kurią būtų vertinama, ar transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės, nustatytos pagal **WLTP** atitinka tikrovę. **Transporto priemonėje esančių degalų ir (arba) energijos vartojimo stebėjimo prietaisų duomenų naudojimas – tai patikimiausias būdas užtikrinti transporto priemonių tipo patvirtinimo verčių atitikimą tikrovei. Todėl Komisija turėtų būti įgaliota** **parengti** reikiamas tokiam vertinimui būtinų **degalų ir energijos vartojimo** duomenų **rinkimo ir tvarkymo** procedūras **ir užtikrinti, kad tokie duomenys būtų prieinami viešai, kartu garantuojant asmens duomenų apsaugą. Be to, siekiant užtikrinti, kad būtų teikiami degalų ir energijos vartojimo duomenys iš baterijas naudojančių elektra varomų transporto priemonių ir transporto priemonių su galios pavaromis, kuriose naudojamas dujinis kuras, įskaitant vandenilį, tikslinga, įgyvendinant Reglamentą (ES) 2017/1151, nedelsiant vykdyti transporto priemonėje esančių degalų ir (arba) energijos vartojimo stebėjimo prietaisų standartizavimą;**

²¹ OL C 298, 2018 8 23, p. 140.

- (49) *be to, Komisija turėtų įvertinti, kaip degalų ir energijos vartojimo duomenys galėtų padėti užtikrinti, kad transporto priemonės išmetamas CO₂ kiekis, nustatytas pagal WLTP, ilgainiui ir toliau atitiktų visų gamintojų tikrąjį išmetamą kiekį ir, tiksliau, kaip tokie duomenys galėtų būti naudojami laboratoriniais bandymais nustatyto ir tikrojo išmetamo CO₂ kiekio skirtumui stebėti ir prireikus užtikrinti, kad šis skirtumas nedidėtų;*
- (50) *svarbu Sąjungos lygmeniu įvertinti per visą lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių gyvavimo ciklą išmetamųjų teršalų kiekį. Tuo tikslu Komisija ne vėliau kaip iki 2023 m. turėtų įvertinti galimybę parengti bendrą per visą tokių transporto priemonių, pateiktų Sąjungos rinkai, gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekio vertinimo ir nuoseklaus duomenų teikimo metodiką. Komisija turėtų priimti tolesnes priemones, įskaitant, kai tinkama, pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų;*

- (51) 2024 m. bus atlikta pažangos, padarytos įgyvendinant Reglamentą (ES) 2018/842 ir Direktyvą 2003/87/EB, peržiūra. Todėl **2023 m.** dera ***išsamiai*** peržiūrėti ir šio reglamento veiksmingumą, kad pagal tuos teisės aktus įgyvendintos priemonės būtų įvertintos suderintai ir nuosekliai. ***Atlikdama tą 2023 m. peržiūrą Komisija taip pat turėtų nustatyti aiškią tolesnio lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo po 2030 m. kryptį, kad būtų reikšmingai prisidėta siekiant ilgalaikio Paryžiaus susitarimo tikslo. Kai tikslinga, kartu su tos peržiūros ataskaita turėtų būti pateiktas pasiūlymas iš dalies keisti šį reglamentą;***

- (52) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, *susiję su išsamių sąlygų, taikomų susitarimams dėl bendro fondo, nustatymu, išsamių taisyklių dėl stebėsenos ir duomenų teikimo vidutinio išmetamųjų teršalų kiekio srityje procedūrų ir dėl II ir III priedų taikymo priėmimu, išsamių procedūrų, kaip teikti pranešimus apie atlikus patikras išaiškėjusius naudojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nuokrypius ir kaip į juos atsižvelgti skaičiuojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, taisyklių nustatymu, mokesčių už viršytą taršos normą surinkimo priemonių nustatymu, gamintojų rezultatų skelbimu, naujoviškų technologijų arba naujoviškų technologijų paketų patvirtinimo procedūrų išsamių nuostatų priėmimu, išsamios parametrų, susijusių su lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių tikruoju išmetamo CO₂ kiekiu ir suvartojamų degalų ar energijos kiekiu, rinkimo ir tvarkymo procedūros priėmimu, susiję su patikrų dėl i) atitikties liudijimuose įrašytos išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertės atitikimo iš eksploatuojamų transporto priemonių išmetamam CO₂ kiekiui ir jų degalų sąnaudoms, ir dėl ii) transporto priemonėje turimos kokios nors strategijos arba susijusios su atrinktos transporto priemonės strategija, kuria atliekant bandymus dirbtinai pagerinamos transporto priemonės eksploatacinės charakteristikos siekiant tipo patvirtinimo, ir koreliacijos parametrų, būtinų, kad būtų atspindėti visi savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti taikomos reglamentuojamos bandymo procedūros pakeitimai, nustatymu. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011²²;*

²² 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).

- (53) siekiant iš dalies pakeisti **II** arba papildyti neesmines šio reglamento nuostatas, pagal *SESV* 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų iš dalies keičiami duomenų reikalavimai ir duomenų parametrai, nustatyti šio reglamento II ir III prieduose, *nustatomos taisyklės dėl tinkamumo kriterijų taikyti nukrypti leidžiančias nuostatas tam tikrų gamintojų atžvilgiu aiškinimo, dėl prašymų taikyti nukrypti leidžiančių nuostatų turinio ir dėl savitojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo, iš dalies keičiama šio reglamento I priedo A dalis siekiant nustatyti formules, pagal kurias apskaičiuojamos su nukrypti leidžiančia nuostata siejamos normos tam tikro rinkos segmento gamintojams, patikslinama viršutinė bendro naujoviškų technologijų indėlio riba mažinant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį nuo 2025 m., nustatomi pagrindiniai principai ir kriterijai apibrėžiant patikrų atlikimo procedūras, nustatomos M₀ ir TM₀ verčių tikslinimo priemonės ir patikslinamos savitųjų teršalų išmetimo normų apskaičiavimo formulės siekiant atspindėti reglamentuojamos bandymo procedūros pakeitimą*. 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 principais²³. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus *gauna* tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai *suteikiama* galimybė nuolat dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (54) reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 turėtų būti panaikinti nuo 2020 m. sausio 1 d.;
- (55) kadangi šio reglamento tikslų, 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, o dėl jų apimties bei poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones.

²³ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to,
kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis
Dalykas ir tikslai

1. Šiuo reglamentu nustatomi naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių eksploatacinių charakteristikų reikalavimai atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį *siekiant prisidėti prie to, kad būtų pasiektas Sąjungos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslas, kaip nustatyta Reglamente (ES) 2018/842, ir pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslai*, ir užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą.
2. Nuo 2020 m. sausio 1 d. šiuo reglamentu nustatomas tikslas: visam ES parkui taikyti naujų lengvųjų automobilių vidutinio išmetamo teršalų CO₂ kiekio normą – 95 g CO₂/km, ir visam ES parkui taikyti Sąjungoje užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinio išmetamų teršalų CO₂ kiekio normą – 147 g CO₂/km, iki 2020 m. gruodžio 31 d. matuojamą pagal Reglamentą (EB) Nr. 692/2008 kartu su įgyvendinimo reglamentais (ES) 2017/1152 ir (ES) 2017/1153, o nuo 2021 m. sausio 1 d. – matuojamą pagal Reglamentą (ES) 2017/1151.

3. Šis reglamentas iki 2024 m. gruodžio 31 d. bus papildytas kitomis priemonėmis, kurios, būdamos Sąjungos integruoto požiūrio, nurodyto 2007 m. vasario 7 d. Komisijos komunikate „Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai“, dalimi atitiktų 10 g CO₂/km sumažinimą.
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. tikslo 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. tikslo vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.1 punktą.

5. Nuo 2030 m. sausio 1 d. nustatomi šie viso ES parko tikslai:
- a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **37,5** proc. mažesnis už 2021 m. tikslo vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.2 punktą;
 - b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **31** proc. mažesnis už 2021 m. tikslo vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.2 punktą.
6. *Nuo 2025 m. sausio 1 d. pagal I priedo A ir B dalių 6.3 punktus atitinkamai taikomas mažataršių ir netaršių transporto priemonių lyginamasis rodiklis lygus 15 proc. atitinkamų naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių parkui.*
7. *Nuo 2030 m. sausio 1 d. pagal I priedo A ir B dalių 6.3 punktus atitinkamai taikomi šie mažataršių ir netaršių transporto priemonių lyginamieji rodikliai:*
- a) *35 proc. naujų lengvųjų automobilių parko dalies lyginamasis rodiklis, ir*
 - b) *30 proc. naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių parko dalies lyginamasis rodiklis.*

2 straipsnis
Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas:

- a) Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtomis M₁ klasės variklinėms transporto priemonėms (lengvieji automobiliai), kurios Sąjungoje registruojamos pirmą kartą ir kurios anksčiau nebuvo registruotos už Sąjungos ribų (nauji lengvieji automobiliai);
- b) Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtai N₁ kategorijai, kurios etaloninė masė neviršija 2 610 kg, ir N₁ *kategorijos transporto priemonės, kurių* 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). ***Nuo 2025 m. sausio 1 d. netaršios N kategorijos transporto priemonės, kurių etaloninė masė viršija atitinkamai 2 610 kg arba 2 840 kg, šiame reglamente ir nedarant poveikio Direktyvai 2007/46/EB bei Reglamentui (EB) Nr. 715/2007 laikomos lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis, kurioms taikomas šis reglamentas, jei etaloninė masė viršijama tik dėl energijos kaupimo sistemos masės.***

2. Ankstesnė registracija už Sąjungos ribų, atlikta mažiau nei prieš tris mėnesius iki registracijos Sąjungoje, neįskaičiuojama.
3. Šis reglamentas netaikomas specialios paskirties transporto priemonėms, kaip apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB II priedo A dalies 5 punkte.
4. 4 straipsnis, 7 straipsnio 4 dalies b ir c punktai, 8 straipsnis ir 9 straipsnio 1 dalies a ir c punktai netaikomi gamintojui, kuris kartu su visomis su juo susijusiomis įmonėmis atsakingas už mažiau nei 1 000 naujų lengvųjų automobilių arba už mažiau nei 1 000 naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, Sąjungoje užregistruotų per praėjusius kalendorinius metus, nebent pagal 10 straipsnį gamintojas paprašo nukrypti leidžiančios nuostatos ir tokia nuostata jam pritaikoma.

3 straipsnis Terminų apibrėžtys

1. Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:
 - a) vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis – gamintojo atžvilgiu – visų to gamintojo pagamintų naujų lengvųjų automobilių arba naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių savitojo išmetamo CO₂ kiekio vidurkis;
 - b) atitikties liudijimas – Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnyje nurodytas atitikties 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 arba M – parengto naudoti lengvojo automobilio arba lengvosios komercinės transporto priemonės masė su kėbulu, kaip pažymėta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.6 punkte;
- h) savitasis išmetamo CO₂ kiekis – lengvojo automobilio arba lengvosios komercinės transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis, išmatuotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 bei jo įgyvendinimo reglamentus ir transporto priemonės atitikties liudijime pažymėtas kaip išmetamo CO₂ masė (bendra). Lengvųjų automobilių arba lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurių tipas nebuvo patvirtintas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, savitasis išmetamo CO₂ kiekis – išmetamo CO₂ kiekis, išmatuotas laikantis Reglamento (EB) Nr. 715/2007, būtent pagal tą pačią matavimo tvarką, kokia pagal Reglamentą (EB) Nr. 692/2008 taikoma iki 2020 m. gruodžio 31 d., o pagal Reglamentą (ES) 2017/1151 – nuo 2021 m. sausio 1 d., arba taikant Komisijos patvirtintas procedūras išmetamo CO₂ kiekiui nustatyti;

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

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

- a) įmonės, kuriose gamintojas tiesiogiai arba netiesiogiai turi:
 - i) galią naudotis daugiau nei puse balsavimo teisių; arba
 - ii) galią skirti daugiau nei pusę stebėtojų tarybos, valdybos arba įmonei teisiškai atstovaujančių organų narių; arba
 - iii) teisę tvarkyti įmonės reikalus;

- b) įmonės, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte nurodytas teises ar galias gamintojo atžvilgiu;
- c) įmonės, kuriose b punkte nurodytos įmonės tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte nurodytas teises arba galias;
- d) įmonės, kuriose gamintojas kartu su viena ar daugiau a, b arba c punkte nurodytų įmonių arba kuriose dvi arba daugiau pastarųjų įmonių kartu turi a punkte nurodytas teises ar galias;
- e) įmonės, kuriose a punkte nurodytas teises arba galias kartu turi gamintojas arba a–d punktuose nurodyta viena ar daugiau jo susijusių įmonių ir viena ar daugiau trečiųjų šalių.

4 straipsnis

Savitoji teršalų išmetimo norma

1. Gamintojai užtikrina, kad jų vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis neviršytų šių savitųjų teršalų išmetimo normų:
 - 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 tą nuostatą leidžiamos normos;
 - b) kiekvienais 2021–2024 kalendoriniais metais – pagal I priedo atitinkamai A arba B dalies 3 ir 4 punktus nustatytų savitųjų teršalų išmetimo normų arba, jei gamintojui taikoma nukrypti leidžianti nuostata pagal 10 straipsnį, – pagal tą nukrypti leidžiančią nuostatą ir I priedo A arba B dalies 5 punktą leidžiamos savitosios teršalų išmetimo normos;
 - c) nuo 2025 m. kiekvienais kalendoriniais metais – pagal I priedo A arba B dalies 6.3 punktą apskaičiuotos savitosios teršalų išmetimo normos, arba, jei gamintojui taikoma nukrypti leidžianti nuostata pagal 10 straipsnį, – pagal tą nukrypti leidžiančią nuostatą.

2. Lengvųjų komercinių transporto priemonių atveju, jeigu nėra duomenų apie sukomplektuotos transporto priemonės savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, bazinės transporto priemonės gamintojas vidutiniam savitajam išmetamo CO₂ kiekiui apskaičiuoti naudoja bazinės transporto priemonės savitąjį išmetamo CO₂ kiekį.
3. Siekiant nustatyti kiekvieno gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, atsižvelgiama į šiuos atitinkamais metais užregistruotų kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų automobilių skaičiaus procentinius dydžius:
 - 95 % – 2020 m.,
 - 100 % – nuo 2021 m.

5 straipsnis
Ypatingieji kreditai

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

- 2 lengvieji automobiliai – 2020 m.,
- 1,67 lengvojo automobilio – 2021 m.,
- 1,33 lengvojo automobilio – 2022 m.,
- 1 lengvasis automobilis – nuo 2023 m.,

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

6 straipsnis

Bendro fondo sudarymas

1. Gamintojai, išskyrus tuos, kuriems pagal 10 straipsnį buvo pritaikyta nukrypti leidžianti nuostata, siekdami vykdyti savo įpareigojimus pagal 4 straipsnį, gali sudaryti bendrą fondą.
2. Susitarimas sudaryti bendrą fondą gali būti sudaromas dėl vienerių arba daugiau kalendorinių metų, jeigu kiekvieno susitarimo bendra trukmė neviršija penkerių kalendorinių metų, ir toks susitarimas turi įsigalioti 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) gamintojai, kurie bus įtraukti į bendrą fondą;
 - b) bendro fondo valdytoju paskirtas gamintojas, kuris bus bendro fondo atstovas ryšiams ir bus atsakingas už mokesčio už viršytą taršos normą, nustatyto bendram fondui pagal 8 straipsnį, sumokėjimą;
 - c) įrodymai, kad bendro fondo valdytojas sugebės vykdyti b punkte nustatytus įpareigojimus;
 - d) užregistruotų M₁ arba N₁ kategorijos transporto priemonių kategorija, dėl kurios sudaromas bendras fondas.

3. Jeigu pasiūlytas bendro fondo valdytojas neįvykdo reikalavimo sumokėti kurio nors mokesčio už viršytą taršos normą, nustatyto bendram fondui pagal 8 straipsnį, Komisija apie tai praneša gamintojams.
4. Į bendrą fondą įtraukti gamintojai kartu praneša Komisijai apie bet koki 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 8 straipsnį, ir apie visus bendro fondo narių sudėties pasikeitimus ar bendro fondo panaikinimą.
5. Gamintojai gali sudaryti susitarimus dėl bendro fondo, jeigu jų susitarimai atitinka SESV 101 ir 102 straipsnius ir jeigu pateikęs prašymą tapti bendro fondo nariu bet koks gamintojas komerciniu požiūriu pagrįstomis sąlygomis, viešai, skaidriai ir nediskriminuojamas gali dalyvauti bendrame fonde. Nedarant poveikio Sąjungos konkurencijos taisyklių tokiems bendriems fondams visuotiniam taikymui, 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 nustatytus įsipareigojimus, išskyrus atvejus, kai pateikiamas šio straipsnio 3 dalyje nurodytas pranešimas. Atskirų gamintojų, taip pat bendrų fondų stebėsenos ir ataskaitiniai duomenys bus registruojami, pateikiami ir skelbiami 7 straipsnio 4 dalyje nurodytame centriniame registre.
8. Komisija įgyvendinimo aktais gali nustatyti išsamias sąlygas, taikomas pagal šio straipsnio 5 dalį sudaromiems susitarimams dėl bendro fondo,. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

7 straipsnis

Vidutinio išmetamų teršalų kiekio stebėseną ir duomenų apie jį teikimas

1. Kiekvienais kalendoriniais metais kiekviena valstybė narė renka duomenis apie kiekvieną naują lengvąjį automobilį ir kiekvieną naują lengvąją komercinę transporto priemonę, užregistruotus jos teritorijoje, kaip nurodyta šio reglamento II ir III priedų A dalyse. Tie 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 užtikrina, kad lengvųjų automobilių, kurių tipas nebuvo patvirtintas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, savitasis išmetamo CO₂ kiekis būtų apskaičiuotas ir įrašytas atitikties liudijime.
2. Ne vėliau kaip kiekvienų metų vasario 28 d. kiekviena valstybė narė nustato II ir III priedų A dalyse nurodytą informaciją apie praėjusius kalendorinius metus ir pateikia ją Komisijai. Duomenys pateikiami laikantis II priedo B dalyje ir III priedo C dalyje nurodytos formos.
3. Komisijos prašymu valstybė narė taip pat pateikia visus duomenis, surinktus pagal 1 dalį.

4. Komisija tvarko centrinį duomenų, kuriuos valstybės narės pateikė pagal šį straipsnį, registrą ir ne vėliau kaip kiekvienų metų birželio 30 d. preliminariai suskaičiuoja kiekvieno gamintojo:

- a) praėjusių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį;
- b) praėjusių kalendorinių metų savitąją teršalų išmetimo normą;
- c) praėjusių kalendorinių metų jo vidutinio savitojo išmetamo CO₂ kiekio ir tų metų jo savitosios teršalų išmetimo normos skirtumą.

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

Registras turi būti viešas.

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

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

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

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

7. Komisija įgyvendinimo aktais priima išsamias stebėsenos ir duomenų teikimo pagal **šio straipsnio 1–6 dalis** procedūrų bei II ir III priedų taikymo taisykles. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

8. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies pakeisti II ir III prieduose išdėstyti duomenų reikalavimai ir duomenų parametrai.

9. Tipo patvirtinimo institucijos nedelsdamos praneša Komisijai apie naudojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nuokrypį nuo atitikties liudijime nurodyto savitojo išmetamo CO₂ kiekio, išaiškėjusį atlikus patikras pagal **13 straipsnį**.

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

Komisija įgyvendinimo aktais priima išsamias procedūras, kaip teikti pranešimus apie tokius nuokrypius ir kaip į juos atsižvelgti skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, taisykles. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

10. ***Komisija ne vėliau kaip 2023 m. įvertina galimybę parengti bendrą Sąjungos per visą lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių, pateiktų Sąjungos rinkai, gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekio vertinimo ir nuoseklaus duomenų teikimo metodiką. Komisija tą vertinimą pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai, įskaitant, prireikus, pasiūlymus dėl tolesnių priemonių, pvz., pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.***

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

8 straipsnis

Mokestis už viršytą taršos normą

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

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

Šiame straipsnyje vartojamų terminų apibrėžtys:

- viršytas kiekis – vienam kilometrui tenkantis teigiamas gramų skaičius, kuriuo, atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekio sumažinimą naudojant pagal 11 straipsnį patvirtintas naujoviškas technologijas, gamintojo vidutinis savitasis CO₂ kiekis viršijo jo kalendorinių metų ar jų dalies, kuriais taikomas 4 straipsnyje nustatytas įsipareigojimas, savitąją teršalų išmetimo normą, suapvalintas tūkstantųjų tikslumu, ir
- užregistruotų naujų transporto priemonių skaičius – gamintojo pagamintų ir įregistruotų atitinkamu laikotarpiu pagal 4 straipsnio 3 dalyje nustatytus laipsniško įvedimo kriterijus naujų lengvųjų automobilių arba naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, suskaičiuotų atskirai, skaičius.

3. Komisija įgyvendinimo aktais nustato mokesčių, skirtų už šio straipsnio 1 dalyje nurodytą viršytą taršos normą, surinkimo priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
4. Mokesčio už viršytą taršos normą sumos laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto pajamomis.

9 straipsnis
Gamintojų rezultatų skelbimas

1. Ne vėliau kaip kiekvienų metų spalio 31 d. Komisija įgyvendinimo aktais skelbia sąrašą, kuriame nurodo:
 - a) kiekvieno gamintojo praėjusių kalendorinių metų savitąją teršalų išmetimo normą;
 - b) kiekvieno gamintojo praėjusių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį;
 - c) praėjusių kalendorinių metų gamintojo vidutinio savitojo išmetamo CO₂ kiekio ir tų metų savitosios teršalų išmetimo normos skirtumą;
 - d) visų naujų Sąjungoje užregistruotų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį praėjusiais kalendoriniais metais;
 - e) vidutinę visų naujų Sąjungoje užregistruotų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parengtos naudoti transporto priemonės masę praėjusiais kalendoriniais metais iki 2020 m. gruodžio 31 d.;
 - f) visų naujų Sąjungoje užregistruotų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkį praėjusiais kalendoriniais metais.

2. Pagal šio straipsnio 1 dalį skelbiamame sąraše taip pat nurodoma, ar praėjusiais kalendoriniais metais gamintojas laikėsi 4 straipsnyje nustatytų reikalavimų.
3. Į šio straipsnio 1 dalyje nurodytą 2022 m. spalio 31 d. skelbiamą sąrašą taip pat įrašoma:
 - a) atitinkamai 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 punktus.

10 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 užregistruojama mažiau kaip atitinkamai 10 000 arba 22 000 vienetų ir kuris:
 - a) nepriklauso susijusių gamintojų grupei; arba
 - b) priklauso susijusių gamintojų grupei, kuri atsakinga iš viso už mažiau nei 22 000 naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių arba 10 000 naujų lengvųjų automobilių, per kalendorinius metus užregistruotų Sąjungoje, arba
 - c) priklauso susijusių gamintojų grupei, tačiau naudojami savo gamybos įrenginiais ir projektavimo centru.

2. Nukrypti leidžianti nuostata, kurios prašoma pagal 1 dalį, gali būti taikoma daugiausia penkerių kalendorinių metų laikotarpį, kurį galima atnaujinti. Prašymas pateikiamas Komisijai ir jame nurodoma:
- a) gamintojo pavadinimas ir asmuo ryšiams;
 - b) įrodymai, kad gamintojas atitinka 1 dalyje nurodytos nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo sąlygas;
 - c) duomenys apie jo gaminamus lengvuosius automobilius arba lengvasias komercines transporto priemones, įskaitant tų transporto priemonių bandomąją masę ir savitąjį išmetamo CO₂ kiekį ir
 - d) savitoji teršalų išmetimo norma, atitinkanti gamintojo galimybes mažinti išmetamų teršalų kiekį, įskaitant ekonomines ir technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO₂ kiekį ir atsižvelgiant į gaminamų lengvųjų automobilių arba lengvųjų komercinių transporto priemonių tipo rinkos savybes.
3. Jeigu Komisija mano, kad gamintojas atitinka nukrypti leidžiančios nuostatos, kurios prašoma pagal 1 dalį, taikymo sąlygas ir laiko, kad gamintojo siūloma savitoji teršalų išmetimo norma atitinka gamintojo galimybes mažinti išmetamų teršalų kiekį, įskaitant ekonomines bei technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, ir atsižvelgiant į gaminamų ***lengvųjų automobilių ar*** lengvųjų komercinių transporto priemonių tipo rinkos savybes, Komisija suteikia gamintojui nukrypti leidžiančią nuostatą.
- Prašymas pateikiamas iki pirmųjų nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo metų spalio 31 d.

4. Gamintojas gali pateikti prašymą jam taikyti nuo savitosios teršalų išmetimo normos, apskaičiuojamos pagal I priedo A dalies 1–4 punktus **ir 6.3 punktą**, nukrypti leidžiančią nuostatą, jei jis kartu su visomis jo susijusiomis įmonėmis atsakingas už nuo 10 000 iki 300 000 per kalendorinius metus Sąjungoje užregistruotų naujų lengvųjų automobilių.

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

- a) visa 2 dalies a ir c punktuose nurodyta informacija, įskaitant, reikiamais atvejais, informaciją apie visas susijusias įmones;
- b) ***prašymų, kuriuose nurodomi I priedo A dalies 1–4 punktai, atveju*** – 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.;
- c) ***prašymų, kuriuose nurodomas šio reglamento I priedo A dalies 6.3 punktas, atveju*** – 2025–2028 kalendoriniais metais taikoma norma, kuri yra tiek, kiek nurodyta šio reglamento 1 straipsnio 4 dalies a punkte, mažesnis kiekis, palyginti su norma, apskaičiuota pagal šios dalies b punktą, atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį, išmatuotą pagal Reglamentą (ES) 2017/1151.

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

Komisija gamintojui leidžia taikyti 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 nustatyta 8 straipsnyje.

8. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomos šio straipsnio 1–7 dalis papildančios taisyklės dėl nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo priimtinumui kriterijų aiškinimo, dėl prašymų turinio ir dėl savitojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo.

Komisijai pagal 17 straipsnį taip pat suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama I priedo A dalis siekiant nustatyti formules, skirtas šio straipsnio 4 dalies antros pastraipos c punkte nurodytoms su nukrypti leidžiančia nuostata siejamoms teršalų išmetimo normoms apskaičiuoti.

9. Prašymai taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą, įskaitant pagrindžiamąją informaciją, pranešimai pagal 5 dalį, atšaukimo dokumentai pagal 6 dalį, bet koks mokesčio už viršytą taršos normą nustatymas pagal 7 dalį ir pagal 8 dalį patvirtintos priemonės skelbiami viešai pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1049/2001²⁴.

²⁴ 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).

11 straipsnis

Ekologinės naujovės

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

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

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

Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas šis reglamentas siekiant nuo 2025 m. patikslinti šios dalies trečioje pastraipoje nurodytą viršutinę ribą, ***kad būtų atsižvelgta į technologinę plėtrą ir kartu užtikrintas proporcingas tos viršutinės ribos dydis, palyginti su gamintojų vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu.***

2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos dėl šio straipsnio 1 dalyje nurodytų naujoviškų technologijų arba naujoviškų technologijų paketų patvirtinimo procedūros. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Tos 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) naujoviškoms technologijoms neturi:
 - i) būti taikomos privalomos nuostatos dėl papildomų priemonių, skirtų laikytis 1 straipsnio 3 dalyje nurodyto 10 g CO₂/km sumažinimo, arba
 - ii) jos neturi būti privalomos pagal kitas Sąjungos teisės nuostatas.

Nuo 2025 m. sausio 1 d. pirmos pastraipos d punkto i papunktyje nurodytas kriterijus netaikomas oro kondicionavimo sistemų našumo didinimui.

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

12 straipsnis

Tikrasis išmetamo CO₂ kiekis ir suvartojamų degalų ar energijos kiekis

1. Komisija stebi ir vertina, kaip pagal Reglamentą **(EB) Nr. 715/2007** apskaičiuotos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamų degalų ar energijos kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes.

Be to, Komisija, pradėdama nuo 2021 m. užregistruotų naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, reguliariai renka duomenis apie lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių tikrąjį išmetamo CO₂ kiekį ir suvartojamų degalų ar energijos kiekį naudojant transporto priemonėje esančius degalų ir (arba) energijos vartojimo stebėjimo prietaisus.

Komisija užtikrina, kad visuomenė būtų informuojama, kaip ilgainiui keičiasi verčių atitikimas.

2. Siekiant 1 dalyje nurodyto tikslo Komisija nuo 2021 m. sausio 1 d. užtikrina, kad toliau išvardytus parametrus, susijusius su lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių tikruoju išmetamo CO₂ kiekiu ir suvartojamų degalų ar energijos kiekiu, jai reguliariai teiktų gamintojai ir nacionalinės institucijos arba atitinkamais atvejais tai būtų daroma pasitelkiant tiesioginį duomenų perdavimą iš transporto priemonių. Tie parametrai yra:

- a) transporto priemonės identifikavimo numeris;
- b) suvartotų degalų ir (arba) elektros energijos kiekis;
- c) bendras nuvažiuotas atstumas;
- d) iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių atveju – suvartotų degalų ir elektros energijos kiekis ir nuvažiuotas atstumas, paskirstytas pagal skirtingus važiavimo režimus;
- e) kiti parametrai, kurių reikia siekiant užtikrinti 1 dalyje nurodytų įpareigojimų vykdymą.

Pagal pirmą pastraipą gautus duomenis Komisija tvarko taip, kad sukurtų anonimiškus suvestinius duomenų rinkinius, įskaitant, pagal gamintoją, 1 dalies tikslais. Transporto priemonės identifikavimo numeriai naudojami tik tų duomenų tvarkymo tikslu ir nesaugomi ilgiau nei būtina tam tikslui pasiekti.

3. *Siekiant, kad skirtumas, palyginti su tikruoju išmetamų teršalų kiekiu, nedidėtų, Komisija ne vėliau kaip 2023 m. birželio 1 d. įvertina, kaip degalų ir energijos suvartojimo duomenys galėtų būti panaudoti siekiant užtikrinti, kad pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 nustatytos transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio ir degalų ar energijos suvartojimo vertės ilgainiui ir toliau atspindėtų kiekvieno gamintojo transporto priemonių tikrąjį išmetamų teršalų kiekį.*

Komisija stebi ir kasmet teikia duomenis dėl pirmoje pastraipoje nurodyto skirtumo pokyčių 2021–2026 m. laikotarpiu ir, siekdama išvengti to skirtumo didėjimo, 2027 m. įvertina galimybes sukurti mechanizmą, kad būtų galima patikslinti gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį nuo 2030 m., ir prireikus pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų nustatytas toks mechanizmas.

4. Komisija *priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato išsamią procedūrą, kaip rinkti ir tvarkyti šio straipsnio 2 dalyje nurodytus duomenis.* Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

13 straipsnis

Eksplatuojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio patikra

- 1. Gamintojai užtikrina, kad išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertės, įrašytos atitikties liudijimuose, atitiktų iš eksploatuojamų automobilių išmetamo CO₂ kiekį ir jų degalų sąnaudas, kaip nustatyta pagal Reglamentą (ES) 2017/1151.*
- 2. Įsigaliojus 4 dalies pirmoje pastraipoje nurodytoms procedūroms, tipo patvirtinimo institucijos tų transporto priemonių šeimų, kurioms jos teikia tipo patvirtinimą, atžvilgiu, remdamosi deramomis reprezentatyviomis transporto priemonių imtimis, tikrina, ar atitikties liudijimuose įrašytos išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertės atitinka iš eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir jų degalų sąnaudas, kaip nustatyta pagal Reglamentą (ES) 2017/1151, kartu atsižvelgdamos, be kita ko, į turimus transporto priemonėje esančių degalų ir (arba) energijos vartojimo stebėjimo prietaisų duomenis.*

Tipo patvirtinimo institucijos taip pat patikrina, ar yra taikomos kokios nors strategijos atrinktoje transporto priemonėje arba su ja susijusios strategijos, kuriomis atliekant bandymus dirbtinai pagerinamos transporto priemonės eksploatacinės charakteristikos siekiant tipo patvirtinimo, be kita ko, naudojant transporto priemonėje esančių degalų ir (arba) energijos vartojimo stebėjimo prietaisų duomenis.

3. *Kai atliekant patikras pagal 2 dalį nustatomas išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų verčių neatitikimas arba bet kokios strategijos, kuriomis dirbtinai pagerinamos transporto priemonės eksploatacinės charakteristikos, atsakinga tipo patvirtinimo institucija ne tik imasi reikiamų priemonių, numatytų Reglamento (ES) 2018/858 XI skyriuje, bet ir užtikrina atitikties liudijimų pataisymą.*
4. *Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato šio straipsnio 2 dalyje nurodytų patikrų vykdymo procedūras. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 16 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.*

Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai prieš priimant šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytus įgyvendinimo aktus priimti deleguotąjį aktą, kuriuo papildomas šis reglamentas, nustatant šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytų procedūrų pagrindinius principus ir kriterijus.

14 straipsnis
 M_0 ir TM_0 verčių tikslinimas

1. I priedo A ir B dalyse nurodytos M_0 ir TM_0 vertės tikslinamos taip:
 - a) ne vėliau kaip 2020 m. spalio 31 d. M_0 vertė I priedo A dalies 4 punkte suderinama su 2017 m., 2018 m. ir 2019 m. užregistruotų visų naujų lengvųjų automobilių vidutine parengtos naudoti transporto priemonės mase. Ta naujoji M_0 vertė taikoma nuo 2022 m. sausio 1 d. iki 2024 m. gruodžio 31 d.;
 - b) ne vėliau kaip 2022 m. spalio 31 d. M_0 vertė I priedo B dalies 4 punkte suderinama su 2019 m., 2020 m. ir 2021 m. užregistruotų visų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutine parengtos naudoti transporto priemonės mase. Ta naujoji M_0 vertė taikoma 2024 m.;

- c) ne vėliau kaip 2022 m. spalio 31 d. orientacinė 2025 m. TM_0 vertė nustatoma kaip atitinkamas 2021 m. užregistruotų visų naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis;
- d) ne vėliau kaip 2024 m. spalio 31 d., o paskui kas antrais metais, TM_0 vertė I priedo A ir B dalių 6.2 punkte tikslinamos pagal atitinkamą ankstesniais dvejais kalendoriniais metais, pradedant nuo 2022 ir 2023 m., užregistruotų visų naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkį. Naujosios TM_0 vertės taikomos nuo kalendorinių metų, einančių po tikslinimo dienos, sausio 1 d.

- 2. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant šio straipsnio 1 dalyje nurodytas priemones.

15 straipsnis
Peržiūra ir ataskaita

1. **2023 m.** Komisija *atlieka išsamią* reglamento veiksmingumo *peržiūrą* ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia *peržiūros* ataskaitą.
2. *1 dalyje nurodytoje ataskaitoje Komisija, be kita ko, apsvarsto, ar pagal Reglamentą (ES) Nr. 715/2007 nustatytos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamų degalų ar energijos kiekio vertės atitinka tikrovę; kaip Sąjungos rinkoje diegiamos mažataršės ir netaršios transporto priemonės, ypač lengvosios komercinės transporto priemonės; kaip plėtojama baterijų įkrovimo punktų ir degalinių infrastruktūra, apie kurią pranešama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/94/ES²⁵ ir, be kita ko, kaip tai finansuojama; kaip mažinti išmetamų teršalų kiekį galėtų padėti sintetinių ir pažangiųjų alternatyviųjų degalų, pagamintų naudojant atsinaujinančiąją energiją, naudojimas; koks išmetamo CO₂ kiekio faktinis sumažėjimas pastebimas esamo transporto priemonių parko lygmeniu; kaip veikia paskatų mechanizmas, skirtas mažataršėms ir netaršioms transporto priemonėms; koks yra I priedo A dalies 6.3 punkte nurodytos pereinamojo laikotarpio priemonės poveikis; koks yra šio reglamento poveikis vartotojams, visų pirma mažas ir vidutinės pajamas gaunantiems asmenims; taip pat apsvarsto, kaip dar labiau palengvinti ekonomiškai perspektyvų ir socialiai teisingą perėjimą prie švaraus, konkurencingo ir įperkamo judumo Sąjungoje.*

²⁵ 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).

Komisija toje ataskaitoje taip pat nustato aiškų tolesnio lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo po 2030 m. kryptį siekiant reikšmingai prisidėti prie to, kad būtų pasiektas ilgalaikis Paryžiaus susitarimo tikslas.

3. *Kartu su 2 dalyje nurodyta ataskaita, kai tikslinga, pateikiamas pasiūlymas iš dalies pakeisti šį reglamentą, visų pirma, dėl galimybės peržiūrėti 2030 m. viso ES parko tikslus atsižvelgiant į 2 dalyje išvardytus elementus ir nustatyti privalomus lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų mažinimo tikslus 2035–2040 m. ir vėliau, kad būtų galima laiku užtikrinti transporto sektoriaus pertvarkymą siekiant, kad išmetamų teršalų kiekis būtų lygus nuliui, vadovaujantis Paryžiaus susitarimo tikslais.*
4. *Atlikdama šio straipsnio 1 dalyje nurodytą peržiūrą, Komisija įvertina galimybę parengti išmetamų teršalų kiekio bandymų realiomis važiavimo sąlygomis procedūras, kuriose naudojamos nešiojamosios išmetamųjų teršalų kiekio matavimo sistemos. Komisija atsižvelgia į tą vertinimą ir į vertinimus, atliktus pagal šio reglamento 12 straipsnį, ir, jei reikia, gali persvarstyti 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 lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį.*

5. *Atlikdama šio straipsnio 1 dalyje nurodytą peržiūrą, Komisija įvertina galimybę skirti pajamas, gautas iš mokesčių už viršytą taršos normą, konkrečiam fondui arba atitinkamai programai, kad būtų galima užtikrinti tinkamą perėjimą prie Paryžiaus susitarimo 4 straipsnio 1 dalyje nurodytos neutralizuoto poveikio klimatui ekonomikos ir, visų pirma, paremti darbuotojų perkvalifikavimą, kvalifikacijos kėlimą ir kitus įgūdžių mokymus bei darbuotojų perkėlimą automobilių sektoriuje visose atitinkamose valstybėse narėse, ypač regionuose ir bendruomenėse, kuriuos labiausiai paveikė perėjimas. Jei reikia, tuo tikslu Komisija ne vėliau kaip iki 2027 m. pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.*
6. *Komisija ne vėliau kaip 2020 m. gruodžio 31 d. persvarsto Direktyvą 1999/94/EB, atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti, kad vartotojams būtų teikiama tiksli, patikima ir palyginama informacija apie rinkai pateiktų naujų lengvųjų automobilių degalų sąnaudas, išmetamo CO₂ kiekį ir išmetamų oro teršalų kiekį, ir įvertina degalų sąnaudų ir išmetamo CO₂ kiekio ženklavimo sistemos įdiegimo naujose lengvosiose komercinėse transporto priemonėse galimybes. Prireikus kartu su peržiūros ataskaita pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.*

7. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato koreliacijos parametrus, būtinus, kad būtų atspindėti visi savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti taikomos reguliuojamosios bandymų procedūros, nurodytos reglamentuose (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 692/2008 ir, jei taikoma, Reglamente (ES) 2017/1151, pokyčiai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šio reglamento 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
8. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies pakeistas šis reglamentas ir patikslintos I priede pateiktos formulės, taikant pagal *šio straipsnio 7 dalį* patvirtiną metodiką, kartu užtikrinant, kad pagal ankstesnę ir naują bandymų procedūrą gamintojams ir skirtingo naudingumo transporto priemonėms būtų nustatomi panašaus griežtumo išmetamų teršalų mažinimo reikalavimai.

16 straipsnis
Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda **Klimato kaitos** komitetas, nurodytas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 2018/1999²⁶ 44 straipsnio 1 dalies a punkte. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
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.

²⁶ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1999 dėl energetikos sąjungos ir klimato politikos veiksmų valdymo, kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 663/2009 ir (EB) Nr. 715/2009, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/22/EB, 98/70/EB, 2009/31/EB, 2009/73/EB, 2010/31/ES, 2012/27/ES ir 2013/30/ES, Tarybos direktyvos 2009/119/EB ir (ES) 2015/652 ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 525/2013 (OL L 328, 2018 12 21, p. 1).

17 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. ■ 7 straipsnio 8 dalyje, 10 straipsnio 8 dalyje, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje, 13 straipsnio 4 dalyje, 14 straipsnio 2 dalyje ■ ir 15 straipsnio 8 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami *šešerių metų* laikotarpiui nuo ... [šio reglamento įsigaliojimo data]. ***Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki šešerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.***
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti ■ 7 straipsnio 8 dalyje, 10 straipsnio 8 dalyje, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje, 13 straipsnio 4 dalyje, 14 straipsnio 2 dalyje ■ ir 15 straipsnio 8 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą, Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais, laikydamosi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytų principų.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 7 straipsnio 8 dalį, 10 straipsnio 8 dalį, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą, 13 straipsnio 4 dalį, 14 straipsnio 2 dalį ir 15 straipsnio 8 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie tą aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus tam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva tas laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

■

18 straipsnis

Panaikinimas

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

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

19 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Jis taikomas nuo 2020 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta ...

Europos Parlamento vardu

Tarybos vardu

Pirmininkas

Pirmininkas

I PRIEDAS

A DALIS. LENGVŲJŲ AUTOMOBILIŲ SAVITOSIOS TERŠALŲ IŠMETIMO NORMOS

1. 2020 kalendoriniais metais kiekvieno naujo lengvojo automobilio savitasis išmetamo CO₂ kiekis, atliekant šiame punkte ir 2 punkte nurodytus apskaičiavimus, nustatomas pagal šią formulę:

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

čia:

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

2. Savitoji teršalų išmetimo norma, kuri 2020 m. nustatoma gamintojui, apskaičiuojama kaip kiekvieno jo pagaminto naujo keleivinio automobilio, užregistruoto tais kalendoriniais metais, savitojo išmetamo CO₂ kiekio vidurkis, nustatytas pagal 1 punktą.

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

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

čia:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	– vidutinis savitasis išmetamo CO ₂ kiekis 2020 m., nustatytas pagal Reglamento (ES) 2017/1151 XXI priedą ir apskaičiuotas pagal šio reglamento 4 straipsnio 3 dalies antrą įtrauką, neįtraukiant CO ₂ kiekio sumažinimo dėl šio reglamento 5 ir 11 straipsnių taikymo;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	– vidutinis savitasis išmetamo CO ₂ kiekis 2020 m., nustatytas pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2017/1153 ir apskaičiuotas pagal šio reglamento 4 straipsnio 3 dalies antrą įtrauką, neįtraukiant CO ₂ kiekio sumažinimo dėl šio reglamento 5 ir 11 straipsnių taikymo;
$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$	– 2020 m. savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 1 ir 2 punktus.

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

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

Čia:

$\text{WLTP}_{\text{atskaitos norma}}$	–2021 m. WLTP atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 3 punktą;
a	0,0333;
$M_{\emptyset}$	– atitinkamais normos skaičiavimo metais užregistruotų gamintojo naujų parengtų naudoti lengvųjų automobilių vidutinė masė (M) kilogramais;
M_0	1 379,88 2021 m. ir, kaip nustatyta 14 straipsnio 1 dalies a punkte, 2022, 2023 ir 2024 m.
$M_{\emptyset 2020}$	2020 m. užregistruotų gamintojo naujų parengtų naudoti lengvųjų automobilių vidutinė masė (M) kilogramais;
$M_{0,2020}$	1 379,88.

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

$$\text{Su nukrypti leidžiančia nuostata susijusi norma}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{tikslas}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

čia:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, kaip apibrėžta 3 punkte;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, kaip apibrėžta 3 punkte;
$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$	2021 m. su nukrypti leidžiančia nuostata susijusi savitoji teršalų išmetimo norma, kurią pagal 10 straipsnį leido taikyti Komisija.

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

6.0. Viso ES parko tikslas₂₀₂₁

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ yra kiekvienam atskiram gamintojui, kuriam pagal 4 punktą taikoma savitųjų teršalų išmetimo norma, nustatytų pamatinių verčių₂₀₂₁ vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal 2021 m. užregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičių.

Pamatinė vertė₂₀₂₁ kiekvienam gamintojui nustatoma taip:

$$pamatinė\ vertė_{2021} = WLTP_{CO_2, išmatuotas} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020, parko\ tikslas}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0, 2021})$$

čia:

$WLTP_{CO_2, išmatuotas}$ – kiekvieno gamintojo atveju, kiekvieno naujo 2020 m. užregistruoto lengvojo automobilio bendro išmatuoto išmetamo CO₂ kiekio vidurkis, kaip nustatyta ir pranešama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/1153 7a straipsnį;

$NEDC_{2020, parko\ tikslas}$ 95 g/km;

$NEDC_{CO_2}$ kaip apibrėžta 3 punkte;

$M_{\emptyset 2021}$ 2021 m. gamintojo užregistruotų naujų parengtų naudoti lengvųjų automobilių vidutinė masė kilogramais (kg);

$M_{0, 2021}$ tų gamintojų, kuriems pagal 4 punktą taikoma savitoji teršalų išmetimo norma, visų 2021 m. užregistruotų naujų parengtų naudoti lengvųjų automobilių vidutinė masė kilogramais (kg);

a kaip apibrėžta 4 punkte.

6.1. Viso ES parko 2025 m. ir 2030 m. tikslai

6.1.1. Viso ES parko 2025–2029 m. tikslas

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

čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ – *apibrėžtas 6.0 punkte*;

sumažinimo koeficientas₂₀₂₅ – sumažinimo koeficientas, nustatytas 1 straipsnio 4 dalies a punkte.

6.1.2. Viso ES parko tikslas nuo 2030 m.

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

čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ – *apibrėžtas 6.0 punkte*;

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

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

6.2.1. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos 2025–2029 m.

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

čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₅ – nustatytas pagal 6.1.1 punktą;

$$a_{2025} = \frac{a_{2021} \cdot \text{Viso ES parko tikslas}_{2025}}{\text{Vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}} -$$

čia:

a₂₀₂₁ – geriausiai tinkančios tiesės, nustatytos taikant mažiausiųjų kvadratų metodą pagal 2021 m. užregistruoto kiekvieno atskiro naujo lengvojo automobilio bandomąją masę (nepriklausomasis kintamasis) ir savitąjį išmetamo CO₂ kiekį (priklausomasis kintamasis), nuolydis;

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

TM – visų atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų gamintojo naujų lengvųjų automobilių bandomosios masės vidurkis kilogramais (kg);

TM₀ – vertė kilogramais (kg), nustatyta pagal 14 straipsnio 1 dalies d punktą.

6.2.2. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos 2030 m. ir vėliau

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

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₃₀ – nustatytas pagal 6.1.2 punktą;

a₂₀₃₀

$a_{2021} \cdot \text{Viso ES parko tikslas}_{2025}$

*Vidutinis išmetamų teršalų kiekis*₂₀₂₁

čia:

a₂₀₂₁

– kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

vidutinis išmetamų teršalų kiekis₂₀₂₁ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM

– kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM₀

– kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

6.3. Savitosios teršalų išmetimo normos 2025 m. ir vėliau

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

čia:

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

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

čia:

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

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

Naujų lengvųjų automobilių, užregistruotų valstybės narėse, kurių parke mažataršės ir netaršios transporto priemonės 2017 m.²⁷ sudaro mažiau nei 60 proc. Sąjungos vidurkio ir yra mažiau nei 1 000 naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių, užregistruotų 2017 m., atveju $MNTP_{savitasis}$ iki 2030 m. imtinai apskaičiuojamas pagal šią formulę:

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

Tais atvejais, kai mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalis valstybės narės naujų lengvųjų automobilių, užregistruotų nuo 2025 m. iki 2030 m., parke viršija 5 proc., ta valstybė narė negali pasinaudoti galimybe vėlesniais metais taikyti 1,85 dauginamąjį koeficientą;

x

– 15 proc. 2025–2029 m. ir 35 proc. 2030 m. ir vėliau.

²⁷ *Netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis valstybės narės naujų lengvųjų automobilių parke 2017 m. apskaičiuojama bendrą 2017 m. užregistruotų naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičių dalijant iš bendro tais pačiais metais užregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičiaus.*

B DALIS. LENGVŲJŲ KOMERCINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ SAVITOSIOS TERŠALŲ IŠMETIMO NORMOS

1. 2020 kalendoriniais metais kiekvienos naujos lengvosios komercinės transporto priemonės savitasis išmetamo CO₂ kiekis, atliekant šiame punkte ir 2 punkte nurodytus apskaičiavimus, apskaičiuojamas pagal šią formulę:

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

čia:

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

2. Savitoji teršalų išmetimo norma, kuri 2020 m. nustatoma gamintojui, apskaičiuojama kaip visų jo pagamintų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, užregistruotų tais kalendoriniais metais, savitojo išmetamo CO₂ kiekio vidurkis, nustatytas pagal 1 punktą.

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

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

čia:

WLTP _{CO2}	vidutinis savitasis išmetamo CO ₂ kiekis 2020 m., nustatytas pagal Reglamento (ES) 2017/1151 XXI priedą, neįtraukiant CO ₂ kiekio sumažinimo dėl šio reglamento 11 straipsnio taikymo;
NEDC _{CO2}	vidutinis savitasis išmetamo CO ₂ kiekis 2020 m., nustatytas pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2017/1152, neįtraukiant CO ₂ kiekio sumažinimo dėl šio reglamento 11 straipsnio taikymo;
NEDC _{2020tikslas}	2020 m. savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 1 ir 2 punktus.

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

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

Čia:

$\text{WLTP}_{\text{atskaitos norma}}$	2021 m. WLTP atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 3 punktą;
a	0,096;
$M_{\emptyset}$	atitinkamais normos skaičiavimo metais užregistruotų gamintojo naujų parengtų naudoti lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinė masė (M) kilogramais;
M_0	1 766,4 2020 m.; 2021, 2022 ir 2023 m. – vertė, patvirtinta pagal Reglamento (ES) Nr. 510/2011 13 straipsnio 5 dalį, o 2024 m. – vertė, patvirtinta pagal šio reglamento 14 straipsnio 1 dalies b punktą;
$M_{\emptyset 2020}$	2020 m. užregistruotų gamintojo naujų parengtų naudoti lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinė masė (M) kilogramais;
$M_{0,2020}$	1 766,4.

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

$$\text{Su nukrypti leidžiančia nuostata susijusi norma}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{tikslas}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

čia:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ kintamasis $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, apibrėžtas 3 punkte;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ kintamasis $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, apibrėžtas 3 punkte;

$\text{NEDC}_{2021\text{tikslas}}$ 2021 m. su nukrypti leidžiančia nuostata susijusi savitoji teršalų išmetimo norma, kurią pagal 10 straipsnį leido taikyti Komisija.

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

6.0. *Viso ES parko tikslas₂₀₂₁*

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ yra kiekvienam atskiram gamintojui, kuriam pagal 4 punktą taikoma savitoji teršalų išmetimo norma, nustatytų pamatinių verčių₂₀₂₁ vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal 2021 m. užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių.

Pamatinė vertė₂₀₂₁ kiekvienam gamintojui nustatoma taip:

$$pamatinė\ vertė_{2021} = WLTP_{CO2, išmatuotas} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020, Parko\ tikslas}}{NEDC_{CO2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0, 2021})$$

Čia:

WLTP_{CO2, išmatuotas} kiekvieno gamintojo atveju, kiekvienos naujos 2020 m. užregistruotos lengvosios komercinės transporto priemonės bendro išmatuoto išmetamo CO₂ kiekio vidurkis, kaip nustatyta ir pranešama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/1152 7a straipsnį;

NEDC_{2020, Parko tikslas} 147 g/km;

NEDC_{CO2} kaip apibrėžta 3 punkte;

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

M_{0, 2021} tų gamintojų, kuriems pagal 4 punktą taikoma savitųjų teršalų išmetimo norma, 2021 m. užregistruotų visų naujų parengtų naudoti lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinė masė kilogramais (kg);

a kaip apibrėžta 4 punkte.

6.1. Viso ES parko 2025 ir 2030 m. tikslai

6.1.1. Viso ES parko 2025–2029 m. tikslas

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

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ – *kaip apibrėžta 6.0 punkte*;

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

6.1.2. Viso ES parko tikslas nuo 2030 m.

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

Čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₁ – *kaip apibrėžta 6.0 punkte*;

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

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

6.2.1. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos 2025–2029 m.

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

čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₂₅ – nustatytas pagal 6.1.1 punktą;

α – a_{2025} , kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM_0 , nustatytą pagal 14 straipsnio 1 dalies d punktą, ir a_{2021} , kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM_0 , nustatytą pagal 14 straipsnio 1 dalies d punktą;

čia:

$$a_{2025} = \frac{a_{2021} \cdot \text{Viso ES parko tikslas}_{2025}}{\text{Vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}}$$

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

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

TM – visų atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis kilogramais (kg);

TM₀ – vertė kilogramais (kg), nustatyta pagal 14 straipsnio 1 dalies d punktą.

6.2.2. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos 2030 m. ir vėliau

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

čia:

Viso ES parko tikslas₂₀₃₀ – nustatytas pagal 6.1.2 punktą;

α – a_{2030} , kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM_0 , nustatytą pagal 14 straipsnio 1 dalies d punktą, ir a_{2021} , kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM_0 , nustatytą pagal 14 straipsnio 1 dalies d punktą;

čia:

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \textit{Viso ES parko tikslas}_{2030}}{\textit{Vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}}$$

a_{2021} – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

$\textit{vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}$ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM_0 – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

6.3. Savitosios teršalų išmetimo normos 2025 m. ir vėliau

6.3.1. Savitosios teršalų išmetimo normos 2025–2029 m.

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

čia:

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

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

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

čia:

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

$$MNTP_{savitasis} = 1 - \left(\frac{savitasis\ išmetamo\ CO2\ kiekis}{50} \right)$$

x = 15 proc.

6.3.2. Savitosios teršalų išmetimo normos 2030 m. ir vėliau

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

čia:

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

$\bar{\theta}_{\text{targets}}$

– visų gamintojų pagal 6.2.2 punktą nustatytų atskaitos savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių;

MNTP koeficientas

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

čia:

y

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

$$MNTP_{\text{savitasis}} = 1 - \left(\frac{\text{savitasis išmetamo CO2 kiekis}}{50} \right)$$

x

= 30 proc.

II PRIEDAS

NAUJŲ LENGVŲJŲ AUTOMOBILIŲ IŠMETAMŲJŲ TERŠALŲ KIEKIO STEBĖSENA IR ATASKAITŲ TEIKIMAS

A DALIS. Duomenų apie naujus lengvuosius automobilius rinkimas ir išmetamo CO₂ kiekiui stebėti būtinos informacijos nustatymas

1. Kiekvienais kalendoriniais metais valstybės narės renka šiuos duomenis apie kiekvieną naują lengvąjį automobilį, kuris jų teritorijoje užregistruojamas kaip M1 transporto priemonė:
 - a) gamintojas;
 - b) tipo patvirtinimo numeris ir jo plėtinys;
 - c) tipas, variantas ir modifikacija (kai tinkama);
 - d) markė ir komercinis pavadinimas;
 - e) patvirtinto tipo transporto priemonės kategorija;
 - f) bendras užregistruotų naujų transporto priemonių skaičius;
 - g) parengtos naudoti transporto priemonės masė;

- h) savitasis išmetamo CO₂ kiekis (NEDC ir WLTP);
- i) automobilio ratų apibrėžtas jo plotas: važiuoklės bazė, vairuojamosios ašies tarpuvėžio plotis ir kitos ašies tarpuvėžio plotis;
- j) degalų tipas ir degalų režimas;
- k) variklio darbinis tūris;
- l) elektros energijos suvartojimas;
- m) naujoviškos technologijos arba naujoviškų technologijų grupės kodas ir išmetamo CO₂ kiekio sumažėjimas dėl tos technologijos (NEDC ir WLTP);
- n) didžiausioji naudingoji galia;
- o) transporto priemonės identifikavimo numeris;
- p) WLTP bandomoji masė;
- q) nuokrypio ir patikros faktoriai, nurodyti Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/1153 I priedo 3.2.8 punkte;
- r) užregistruotos transporto priemonės kategorija;

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

Valstybės narės pagal 7 straipsnį Komisijai pateikia visus šiame punkte išvardytus duomenis tokia forma, kaip nustatyta B dalies 2 skirsnyje.

- 2. 1 punkte nurodyti duomenys imami iš atitinkamo lengvojo automobilio gamintojo išduoto atitikties liudijimo. Dviejų rūšių degalais (benzinu ir dujomis) varomų transporto priemonių, kurių atitikties liudijime nurodytos savitojo išmetamo CO₂ kiekio vertės abiejų rūšių degalams, atveju valstybės narės naudoja tik dujoms nurodytą vertę.
- 3. Valstybės narės kiekvienais kalendoriniais metais nustato:
 - a) bendrą užregistruotų naujų lengvųjų automobilių, kuriems taikomas ES tipo patvirtinimas, skaičių;
 - b) bendrą užregistruotų naujų individualiai patvirtintų lengvųjų automobilių skaičių;
 - c) bendrą užregistruotų naujų lengvųjų automobilių, kuriems taikomas nacionalinis mažų serijų tipo patvirtinimas, skaičių.

B DALIS. Duomenų perdavimo forma

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

1 skirsnis. Suvestiniai stebėsenos duomenys

Valstybė narė ²⁸	
Metai	
Bendras užregistruotų naujų lengvųjų automobilių, kuriems taikomas EB tipo patvirtinimas, skaičius	
Bendras užregistruotų naujų individualiai patvirtintų lengvųjų automobilių skaičius	
Bendras užregistruotų naujų lengvųjų automobilių, kuriems taikomas nacionalinis mažų serijų tipo patvirtinimas, skaičius	

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

2 skirsnis. Išsamūs stebėsenos duomenys. Vienos transporto priemonės įrašas

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

	WLTP vertė
i)	Važiuklės bazė
	Vairuojamosios ašies (pirmos ašies) tarpuvėžio plotis
	Kitos ašies (antros ašies) tarpuvėžio plotis

j)	Degalų tipas
	Degalų režimas
k)	Variklio darbinis tūris (cm ³)
l)	Elektros energijos suvartojimas (Wh/km)
m)	Ekologinės (-ių) naujovės (-ių) kodas (-ai)
	Bendras NEDC išmetamo CO ₂ kiekio sumažėjimas dėl ekologinės (-ių) naujovės (-ių) iki 2020 m. gruodžio 31 d.
	Bendras WLTP išmetamo CO ₂ kiekio sumažėjimas dėl ekologinės (-ių) naujovės (-ių)
n)	Didžiausia naudingoji galia
o)	Transporto priemonės identifikavimo numeris
p)	WLTP bandomoji masė
q)	Nuokrypio faktorius De (jei žinomas)
	Patikros faktorius (jei žinomas)
r)	Užregistruotos transporto priemonės kategorija
s)	Transporto priemonių šeimos identifikavimo numeris
t)	Elektrinė rida, jei taikoma

Pastabos

- (1) Jei transporto priemonei taikomas nacionalinis mažų serijų tipo patvirtinimas (NSS) arba individualus patvirtinimas (IVA), skiltyje „Gamintojo pavadinimas, nurodytas valstybės

narės registre“ nurodomas gamintojo pavadinimas, o skiltyje „Gamintojo pavadinimas (standartinis ES pavadinimas“ – atitinkamai „AA-NSS“ arba „AA-IVA“.

III PRIEDAS

NAUJŲ LENGVŲJŲ KOMERCINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKIO STEBĖSENA IR ATASKAITŲ TEIKIMAS

- A. Duomenų apie naujas lengvasias komercines transporto priemones rinkimas ir išmetamo CO₂ kiekiui stebėti būtinos informacijos nustatymas
1. Išsamūs duomenys
- 1.1. Komplektinės transporto priemonės, registruojamos kaip N₁ kategorijos transporto priemonės
- Apie EB patvirtinto tipo komplektines transporto priemones, kurios registruojamos kaip N₁ kategorijos transporto priemonės, valstybės narės kiekvienais kalendoriniais metais registruoja šiuos išsamius kiekvienos jų teritorijoje pirmą kartą registruojamos naujos lengvosios komercinės transporto priemonės duomenis:
- a) gamintojas;
 - b) tipo patvirtinimo numeris ir jo plėtinys;
 - c) tipas, variantas ir modifikacija;
 - d) markė;
 - e) patvirtinto tipo transporto priemonės kategorija;

- f) užregistruotos transporto priemonės kategorija;
- g) savitasis išmetamo CO₂ kiekis (NEDC ir WLTP);
- h) parengtos naudoti transporto priemonės masė;
- i) didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė;
- j) automobilio ratų apibrėžtas jo plotas: važiuoklės bazė, vairuojamosios ašies tarpuvėžio plotis ir kitos ašies tarpuvėžio plotis;
- k) degalų tipas ir degalų režimas;
- l) variklio darbinis tūris;
- m) elektros energijos suvartojimas;
- n) naujoviškos technologijos arba naujoviškų technologijų grupės kodas ir išmetamo CO₂ kiekio sumažėjimas dėl tos technologijos 2 (NEDC ir WLTP);

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

Valstybės narės pagal 7 straipsnį Komisijai pateikia visus šiame punkte išvardytus duomenis tokia forma, kaip nustatyta šio priedo C dalies 2 skirsnyje.

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

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

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

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

Sukomplektuotų N_1 kategorijos transporto priemonių duomenys pateikiami C dalies 2 skirsnyje nurodyta forma.

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

- 2. 1 punkte nurodyti duomenys imami iš atitikties liudijimo. Dviejų rūšių degalais (benzinu ir dujomis) varomų transporto priemonių, kurių atitikties liudijime nurodytos savitosios išmetamo CO_2 kiekio vertės abiejų rūšių degalams, atveju valstybės narės naudoja tik dujoms nurodytą vertę.

3. Valstybės narės kiekvienais kalendoriniais metais nustato:
- a) bendrą užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms taikomas EB tipo patvirtinimas, skaičių;
 - b) bendrą užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms taikomas pakopinis tipo patvirtinimas, skaičių, jei jis žinomas;
 - c) bendrą užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms taikomas individualus patvirtinimas, skaičių;
 - d) bendrą užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms taikomas nacionalinis mažų serijų tipo patvirtinimas, skaičių.
- B. Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos informacijos nustatymo metodika
- Stebėsenos informacija, kurią valstybės narės privalo nustatyti pagal A dalies 1 ir 3 punktus, nustatoma pagal šioje dalyje aprašytą metodiką.

1. Užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius

Valstybės narės nustato naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, užregistruotų jų teritorijoje atitinkamais stebėsenos metais, skaičių, atskirai nustatydamos transporto priemones, kurioms taikomas EB tipo patvirtinimas, individualus patvirtinimas, nacionalinis mažų serijų tipo patvirtinimas ir, jei egzistuoja, pakopinis tipo patvirtinimas.

2. Sukomplektuotos transporto priemonės

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

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

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

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

C. Duomenų perdavimo forma

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

1 skirsnis. Suvestiniai stebėsenos duomenys	
Valstybė narė ²⁹	
Metai	
Bendras užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms taikomas EB tipo patvirtinimas, skaičius	
Bendras užregistruotų naujų individualiai patvirtintų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius	
Bendras užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms taikomas nacionalinis mažų serijų tipo patvirtinimas, skaičius	
Bendras užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms taikomas pakopinis tipo patvirtinimas, skaičius (jei žinomas)	

²⁹ ISO 3166 dviraidsiai kodai, išskyrus Graikijos ir Jungtinės Karalystės, kurių kodai yra atitinkamai EL ir UK.

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

	WLTP vertė
h)	Parengtos naudoti transporto priemonės masė BAZINĖ TRANSPORTO PRIEMONĖ
	Parengtos naudoti transporto priemonės masė SUKOMPLEKTUOTA TRANSPORTO PRIEMONĖ / KOMPLEKTINĖ TRANSPORTO PRIEMONĖ
i) ⁽⁴⁾	Didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė

j)	Važiuklės bazė
	Vairuojamosios ašies (pirmos ašies) tarpuvėžio plotis
	Kitos ašies (antros ašies) tarpuvėžio plotis
k)	Degalų tipas
	Degalų režimas
l)	Variklio darbinis tūris (cm ³)
m)	Elektros energijos suvartojimas (Wh/km)
n)	Ekologinės (-ių) naujovės (-ių) kodas (-ai)
	Bendras NEDC išmetamo CO ₂ kiekio sumažėjimas dėl ekologinės (-ių) naujovės (-ių) iki 2020 m. gruodžio 31 d.
	Bendras WLTP išmetamo CO ₂ kiekio sumažėjimas dėl ekologinės (-ių) naujovės (-ių)
o)	Transporto priemonės identifikavimo numeris
p)	WLTP bandomoji masė
q)	Nuokrypio faktorius De (jei žinomas)
	Patikros faktorius (jei žinomas)
r)	Transporto priemonių šeimos identifikavimo numeris
s)	Elektrinė rida, jei žinoma
Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.17.2 punktas ⁽⁵⁾	Standartinė papildoma masė (kai taikoma pakopinio patvirtinimo transporto priemonėms)

Pastabos

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

IV PRIEDAS

Panaikinamų reglamentų ir jų vėlesnių pakeitimų sąrašas

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009	(OL L 140, 2009 6 5, p. 1)
Komisijos reglamentas (ES) Nr. 397/2013	(OL L 120, 2013 5 1, p. 4)
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 333/2014	(OL L 103, 2014 4 5, p. 15)
Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2015/6	(OL L 3, 2015 1 7, p. 1)
Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2017/1502	(OL L 221, 2017 8 26, p. 4)
Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2018/649 (OL L 108, 2018 4 27, p. 14)	
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 510/2011	(OL L 145, 2011 5 31, p. 1)
Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 205/2012	(OL L 72, 2012 3 10, p. 2)
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 253/2014	(OL L 84, 2014 3 20, p. 38)
Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 404/2014	(OL L 121, 2014 4 24, p. 1)

Komisijos deleguotasis reglamentas (ES)
2017/748

(OL L 113, 2017 4 29, p. 9)

(OL L 219, 2017 8 25, p. 1)

Komisijos deleguotasis reglamentas (ES)
2017/1499

V PRIEDAS

ATITIKTIES LENTELĖ

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009	Reglamentas (ES) Nr. 510/2011	Šis reglamentas
1 straipsnio pirma pastraipa	1 straipsnio 1 dalis	1 straipsnio 1 dalis
1 straipsnio antra pastraipa	1 straipsnio 2 dalis	1 straipsnio 2 dalis
1 straipsnio trečia pastraipa	–	1 straipsnio 3 dalis
–	–	1 straipsnio 4 dalis
–	–	1 straipsnio 5 dalis
–	–	1 straipsnio 6 dalis
–	–	1 straipsnio 7 dalis
2 straipsnio 1 dalis	2 straipsnio 1 dalis	2 straipsnio 1 dalis
2 straipsnio 2 dalis	2 straipsnio 2 dalis	2 straipsnio 2 dalis
2 straipsnio 3 dalis	2 straipsnio 3 dalis	2 straipsnio 3 dalis
2 straipsnio 4 dalis	2 straipsnio 4 dalis	2 straipsnio 4 dalis
3 straipsnio 1 dalies įvadinis sakiny	3 straipsnio 1 dalies įvadinis sakiny	3 straipsnio 1 dalies įvadinis sakiny
3 straipsnio 1 dalies a ir b punktai	3 straipsnio 1 dalies a ir b punktai	3 straipsnio 1 dalies a ir b punktai
–	3 straipsnio 1 dalies c, d ir e punktai	3 straipsnio 1 dalies c, d ir e punktai

3 straipsnio 1 dalies c ir d punktai	3 straipsnio 1 dalies f ir g punktai	3 straipsnio 1 dalies f ir g punktai
3 straipsnio 1 dalies f punktas	3 straipsnio 1 dalies h punktas	3 straipsnio 1 dalies h punktai
3 straipsnio 1 dalies e punktas	3 straipsnio 1 dalies j punktas	3 straipsnio 1 dalies i punktas
3 straipsnio 1 dalies g punktas	3 straipsnio 1 dalies i punktas	3 straipsnio 1 dalies j punktas
–	–	3 straipsnio 1 dalies k, l ir m punktai
	3 straipsnio 1 dalies k punktas	3 straipsnio 1 dalies n punktas
3 straipsnio 2 dalis	3 straipsnio 2 dalis	3 straipsnio 2 dalis
4 straipsnio pirma pastraips	4 straipsnio pirma pastraips	4 straipsnio 1 dalies įžanginė frazė ir a ir b punktai
–	–	4 straipsnio 1 dalies c punktas
–	4 straipsnio antra pastraipa	4 straipsnio 2 dalis
4 straipsnio antra pastraipa	4 straipsnio trečia pastraipa	4 straipsnio 3 dalis
5 straipsnis	5 straipsnis	–
5a straipsnis	–	5 straipsnis
6 straipsnis	6 straipsnis	–
7 straipsnio 1 dalis	7 straipsnio 1 dalis	6 straipsnio 1 dalis

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

8 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa	8 straipsnio 4 dalies pirma pastraipa	7 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa
8 straipsnio 5 dalies pirma pastraipa	8 straipsnio 5 dalis	7 straipsnio 5 dalies pirma pastraipa
8 straipsnio 5 dalies antra pastraipa	8 straipsnio 6 dalis	7 straipsnio 5 dalies antra pastraipa
8 straipsnio 6 dalis	8 straipsnio 7 dalis	–
8 straipsnio 7 dalis	8 straipsnio 8 dalis	7 straipsnio 6 dalies pirma pastraipa
–	–	7 straipsnio 6 dalies antra pastraipa
8 straipsnio 8 dalis	–	–
8 straipsnio 9 dalies pirma pastraipa	8 straipsnio 9 dalies pirma pastraipa	7 straipsnio 7 dalis
8 straipsnio 9 dalies antra pastraipa	8 straipsnio 9 dalies antra pastraipa	7 straipsnio 8 dalis
–	–	7 straipsnio 9 dalis
–	–	7 straipsnio 10 dalis
–	8 straipsnio 10 dalis	7 straipsnio 11 dalis
9 straipsnio 1 dalis	9 straipsnio 1 dalis	8 straipsnio 1 dalis
9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos įvadinis sakiny	9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos įvadinis sakiny	8 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos pirma dalis
9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos a punktas	9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos a punktas	–

9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos b punktas	9 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos b punktas	8 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos antra dalis
9 straipsnio 2 dalies antra pastraipa	9 straipsnio 2 dalies antra pastraipa	8 straipsnio 2 dalies antra pastraipa
9 straipsnio 3 dalis	9 straipsnio 3 dalis	8 straipsnio 3 dalis
9 straipsnio 4 dalis	9 straipsnio 4 dalis	8 straipsnio 4 dalis
10 straipsnio 1 dalies įvadinis sakiny	10 straipsnio 1 dalies įvadinis sakiny	9 straipsnio 1 dalies įvadinis sakiny

10 straipsnio 1 dalies a–e punktai	10 straipsnio 1 dalies a–e punktai	9 straipsnio 1 dalies a–e punktai
–	–	9 straipsnio 1 dalies f punktas
10 straipsnio 2 dalis	10 straipsnio 2 dalis	9 straipsnio 2 dalis
–	–	9 straipsnio 3 dalis
11 straipsnio 1 dalis	11 straipsnio 1 dalis	10 straipsnio 1 dalis
11 straipsnio 2 dalis	11 straipsnio 2 dalis	10 straipsnio 2 dalis
11 straipsnio 3 dalis	11 straipsnio 3 dalis	10 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa
–	–	10 straipsnio 3 dalies antra pastraipa
11 straipsnio 4 dalies pirma pastraipa	–	10 straipsnio 4 dalies pirma pastraipa
11 straipsnio 4 dalies antros pastraipos įvadinis sakiny	–	10 straipsnio 4 dalies antros pastraipos įvadinis sakiny
11 straipsnio 4 dalies antros pastraipos a punktas	–	10 straipsnio 4 dalies antros pastraipos a punktas
11 straipsnio 4 dalies antros pastraipos b punktas	–	–
11 straipsnio 4 dalies antros pastraipos c punktas	–	10 straipsnio 4 dalies antros pastraipos b punktas
		10 straipsnio 4 dalies antros pastraipos c punktas

11 straipsnio 4 dalies trečia ir ketvirta pastraipos	–	10 straipsnio 4 dalies trečia ir ketvirta pastraipos
11 straipsnio 5 dalis	11 straipsnio 4 dalis	10 straipsnio 5 dalis
11 straipsnio 6 dalis	11 straipsnio 5 dalis	10 straipsnio 6 dalis
11 straipsnio 7 dalis	11 straipsnio 6 dalis	10 straipsnio 7 dalis
11 straipsnio 8 dalis	11 straipsnio 7 dalis	10 straipsnio 8 dalis
11 straipsnio 9 dalis	11 straipsnio 8 dalis	10 straipsnio 9 dalis
12 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa	12 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa	11 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa
12 straipsnio 1 dalies antra pastraipa	–	11 straipsnio 1 dalies antra pastraipa

12 straipsnio 1 dalies trečia pastraipa	12 straipsnio 1 dalies antra pastraipa	11 straipsnio 1 dalies trečia pastraipa
–	–	11 straipsnio 1 dalies ketvirta pastraipa
12 straipsnio 2 dalis	12 straipsnio 2 dalis	11 straipsnio 2 dalies įžanginės frazės a, b ir c punktai bei d punkto pirma dalis
–	–	11 straipsnio 2 dalies d punkto paskutinė dalis
12 straipsnio 3 dalis	12 straipsnio 3 dalis	11 straipsnio 3 dalis
12 straipsnio 4 dalis	12 straipsnio 4 dalis	11 straipsnio 4 dalis
–	–	12 straipsnis
–	–	13 straipsnis
13 straipsnio 1 dalis	–	–
–	13 straipsnio 1 dalis	–
–	–	14 straipsnio pavadinimas
–	–	14 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos įvadinis sakinyš
13 straipsnio 2 dalies pirma ir antra pastraipos	–	14 straipsnio 1 dalies a punktas

–	13 straipsnio 5 dalis	14 straipsnio 1 dalies b punktas 14 straipsnio 1 dalies c ir d punktai
13 straipsnio 2 dalies trečia pastraipa	13 straipsnio 5 dalis	14 straipsnio 2 dalis
–	–	15 straipsnio 1 dalis
–	–	15 straipsnio 2 dalis
–	–	15 straipsnio 3 dalis
–	13 straipsnio 2 dalis	–
–	–	15 straipsnio 4 dalies pirma pastraipa
13 straipsnio 3 dalis	13 straipsnio 6 dalies pirma pastraipa	15 straipsnio 4 dalies antra pastraipa
–	13 straipsnio 4 dalis	–
13 straipsnio 4 dalis	13 straipsnio 6 dalies antra pastraipa	–
13 straipsnio 5 dalis	–	–
13 straipsnio 6 dalis	13 straipsnio 3 dalis	–
–	–	15 straipsnio 5 dalis
–	–	15 straipsnio 6 dalis
13 straipsnio 7 dalies pirma pastraipa	13 straipsnio 6 dalies trečia pastraipa	15 straipsnio 7 dalis

13 straipsnio 7 dalies antra pastraipa	13 straipsnio 6 dalies ketvirta pastraipa	15 straipsnio 8 dalis
14 straipsnio 1 dalis	14 straipsnio 1 dalis	16 straipsnio 1 dalis
14 straipsnio 2 dalis	14 straipsnio 2 dalis	16 straipsnio 2 dalis
14 straipsnio 3 dalis	14 straipsnio 3 2a dalis	16 straipsnio 3 dalis
14a straipsnio 1 dalis	15 straipsnio 3 dalis	17 straipsnio 1 dalis
14a straipsnio 2 dalis	15 straipsnio 1 dalis	17 straipsnio 2 dalis
14a straipsnio 3 dalis	16 straipsnis	17 straipsnio 3 dalis
14a straipsnio 4 dalis	15 straipsnio 2 dalis	17 straipsnio 4 dalis
14a straipsnio 5 dalis	17 straipsnis	17 straipsnio 5 dalis
15 straipsnis	—	—
—	—	18 straipsnis
16 straipsnis	18 straipsnis	19 straipsnis
I priedas	—	I priedo A dalies 1–5 punktai
—	—	I priedo A dalies 6 punktas
—	I priedas	I priedo B dalies 1–5 punktai
—	—	I priedo B dalies 6 punktas
II priedo A dalis	—	II priedo A dalis
II priedo B dalis	—	—

II priedo C dalis	–	II priedo B dalis
–	II priedas	III priedas
–	–	IV priedas
–	–	V priedas

TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PRIEDAS

Komisijos pareiškimas dėl 15 straipsnio

Atlikdama 15 straipsnyje numatytą peržiūrą ir prireikus siūlydama teisėkūros procedūra priimamą aktą, kuriuo iš dalies keičiamas šis reglamentas, Komisija vykdys atitinkamas konsultacijas, kaip numatyta Sutartyse. Ji visų pirma konsultuosis su Europos Parlamentu ir valstybėmis narėmis.

Atlikdama tą peržiūrą Komisija taip pat, atsižvelgdama į būtinybę atitinkamose valstybėse narėse sparčiau populiarinti mažataršes ir netaršias transporto priemones, išnagrinės, ar I priedo A dalies 6.3 punkte nustatyta 5 proc. viršutinė riba yra tinkama.