Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►B **EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 510/2011**

2011 m. gegužės 11 d.

kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekį

(Tekstas svarbus EEE)

(OL L 145, 2011 5 31, p. 1)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►M1	2012 m. sausio 6 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 205/2012	L 72	2	2012 3 10

▼B

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 510/2011

2011 m. gegužės 11 d.

kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekį

(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,

atsižvelgdami į Europos ekonominių ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([1]),

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ([2]),

kadangi:

(1) Jungtinių Tautų Bendrąja klimato kaitos konvencija, kuri Europos bendrijos vardu patvirtinta Tarybos sprendimu 94/69/EB ([3]), siekiama stabilizuoti tokį šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentracijos lygį atmosferoje, kad klimato sistema būtų apsaugota nuo pavojingo antropogeninio poveikio. Norint pasiekti šį tikslą, būtina užtikrinti, kad metinė vidutinė žemės paviršiaus temperatūra nepakiltų daugiau kaip 2 laipsnius Celsijaus, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Iš Tarpvyriausybinės klimato kaitos komisijos (TKKK) ketvirtos vertinimo ataskaitos matyti, kad tą tikslą bus galima pasiekti tik tuomet, jei bendras šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetamas kiekis nustos didėti ne vėliau kaip 2020 m. 2007 m. kovo 8–9 d. susitikime Europos Vadovų Taryba tvirtai įsipareigojo iki 2020 m. sumažinti bendrą šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetamą kiekį Bendrijoje bent 20 %, palyginti su 1990 m. lygiu, arba 30 %, jei kitos išsivysčiusios šalys įsipareigos panašiai sumažinti išmetamų teršalų kiekį, o ekonomiškai labiau pažengusios besivystančios šalys tinkamai prisidės prie šio tikslo pagal savo galimybes.

(2) 2009 m. Komisija atliko Sąjungos tvaraus vystymosi strategijos peržiūrą, pagrindinį dėmesį skirdama neatidėliotinoms tvarios plėtros problemoms, kaip antai transportas, klimato kaita, visuomenės sveikata ir energijos taupymas.

(3) Siekiant užtikrinti būtiną išmetamų teršalų kiekio sumažinimą, politikos kryptys ir priemonės valstybės narės ir Sąjungos lygmeniu turėtų būti įgyvendinamos visuose Sąjungos

([1]) OL C 44, 2011 2 11, p. 157.
([2]) 2011 m. vasario 15 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2011 m. kovo 31 d. Tarybos sprendimas.
([3]) OL L 33, 1994 2 7, p. 11.

▼B

ekonomikos sektoriuose, o ne tik pramonės ir energetikos sektoriuose. 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 406/2009/EB dėl valstybių narių pastangų mažinti jų šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas, Bendrijai siekiant įvykdyti įsipareigojimus iki 2020 m. sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas ([1]) nustatytas reikalavimas vidutiniškai 10 % sumažinti išmetamų teršalų kiekį, palyginti su 2005 m. lygiu, tuose sektoriuose, kuriems netaikomi 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/87/EB, nustatančioje šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ([2]), nustatyti ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemos reikalavimai, įskaitant kelių transportą. Kelių transportas – antras pagal dydį taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis sektorius Sąjungoje, ir jame išmetamų teršalų kiekis, įskaitant lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamą kiekį, nuolat didėja. Jeigu kelių transporto išmetamų teršalų kiekis nesiliaus didėjęs, tai žymiai pakenks kitų sektorių pastangoms kovojant su klimato kaita.

(4) Sąjungos tikslai, kuriuos ji iškėlė naujų kelių transporto priemonių atžvilgiu, gamintojams suteikia tikrumo planuojant ir leidžia lankstesnėmis priemonėmis laikytis išmetamo CO_2 kiekio mažinimo reikalavimų, nei kad to būtų siekiama iškėlus atskirus nacionalinius išmetamų teršalų kiekio mažinimo tikslus. Nustatant išmetamų teršalų normas, svarbu atsižvelgti į poveikį rinkoms, gamintojų konkurencingumui, tiesiogines ir netiesiogines verslo subjektų patiriamas išlaidas ir naudą, kuri gaunama skatinant naujoves, sumažinant suvartojamos energijos kiekį ir degalų išlaidas.

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

(6) Savo 2007 m. vasario 7 d. komunikatuose „Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO_2 dujų mažinimo persvarstymo rezultatai“ ir „Konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje (CARS21)“ Komisija pabrėžė, kad be papildomų priemonių iki 2012 m nepavyks pasiekti Bendrijos tikslo, kad visi nauji keleiviniai automobiliai vidutiniškai išmestų 120 g CO_2/km.

(7) Tuose komunikatuose pasiūlyta Bendrijos tikslo – t. y. kad iki 2012 m. nauji Bendrijoje registruojami keleiviniai automobiliai ir lengvosios komercinės transporto priemonės vidutiniškai išmestų 120 g CO_2/km – siekti integruotai: nustatyti, kad visuose naujuose automobiliuose 130 g CO_2/km norma būtų pasiekta tobulinant transporto priemonės variklio technologiją, o dar 10 g CO_2/km arba jo ekvivalentu, jeigu tai būtina dėl techninių priežasčių, išmetimas būtų sumažintas taikant kitas technologijos naujoves, įskaitant lengvųjų komercinių transporto priemonių degalų naudojimo efektyvumo didinimą.

([1]) OL L 140, 2009 6 5, p. 136.
([2]) OL L 275, 2003 10 25, p. 32.

▼B

(8) Nuostatos, kuriomis įgyvendinamos lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos, turėtų būti suderinamos su teisės aktais, kuriais diegiamos naujų keleivinių automobilių parko išmetamų teršalų normos, nustatytos 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 443/2009, nustatančiame naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekį ([1]).

(9) Teisės aktais, kuriais nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių parko išmetamų teršalų vidutinės normos, turėtų būti užtikrinta, kad išmetamų teršalų normos konkurencijos atžvilgiu būtų neutralios, socialiniu atžvilgiu nešališkos ir tvarios bei kad būtų atsižvelgiama į Europos automobilių gamintojų įvairovę ir būtų užkirstas kelias nepateisinamam tų gamintojų tarpusavio konkurencijos iškraipymui. Tokie teisės aktai turėtų būti suderinti su bendrais Sąjungos išmetamų teršalų mažinimo tikslais ir juos reikėtų papildyti kitomis, labiau su eksploatavimu susijusiomis priemonėmis, pvz., diferencijuotais automobilių ir energijos mokesčiais arba lengvųjų komercinių transporto priemonių greičio ribojimo priemonėmis.

(10) Siekiant išlaikyti įvairovę lengvųjų komercinių priemonių rinkoje ir jos gebėjimą tenkinti įvairius vartotojų poreikius, lengvosioms komercinėms transporto priemonėms taikomos CO_2 normos turėtų būti nustatomos pagal tiesinę priklausomybę nuo transporto priemonių naudingumo. Masė yra tinkamas parametras naudingumui apibrėžti, nes ji susijusi su dabar išmetamų teršalų kiekiu, todėl normos, suskaičiuotos atsižvelgiant į masę, yra realesnės ir konkurencijos požiūriu bešališkos. Be to, duomenų apie masę jau yra. Turėtų būti renkami duomenys apie alternatyvius naudingumo parametrus, pvz., padangos lietimosi su kelio danga paviršiaus plotą (vidutinio tarpuvėžio pločio ir važiuoklės bazės sandaugą) ir naudingąją apkrovą, kad būtų lengviau ilgainiui įvertinti naudingumu grindžiamą principą.

(11) Šiuo reglamentu aktyviai skatinamos ekologinės naujovės ir jame atsižvelgiama į būsimas technologijos naujoves, kurios gali padidinti ilgalaikį Europos pramonės konkurencingumą ir sukurti daugiau aukštos kokybės darbo vietų. Siekdama, kad būtų įmanoma sistemiškai vertinti išmetamų teršalų sumažinimą naudojamomis ekologinėmis naujovėmis, Komisija turėtų apsvarstyti galimybę įtraukti ekologinių naujovių priemones į bandymų procedūrų peržiūrą pagal 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (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 ([2]) 14 straipsnio 3 dalį, atsižvelgdama į techninį ir ekonominį tokio įtraukimo poveikį.

([1]) OL L 140, 2009 6 5, p. 1.
([2]) OL L 171, 2007 6 29, p. 1.

▼B

(12) 1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 1999/94/EB dėl vartotojų galimybės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamo CO_2 kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius ([1]) jau pateiktas reikalavimas, kad reklaminėje literatūroje būtų nurodytas automobilių oficialiai patvirtintas išmetamųjų CO_2 dujų kiekis ir oficialiai patvirtintas suvartojamų degalų kiekis. Remdamasi šiuo reikalavimu, Komisija įtraukė nuostatas dėl reklamos į savo 2003 m. kovo 26 d. rekomendaciją 2003/217/EB dėl Direktyvos 1999/94/EB nuostatų dėl reklaminės literatūros taikymo kitoms žiniasklaidos priemonėms ([2]). Taigi, ne vėliau kaip 2014 m. į Direktyvos 1999/94/EB taikymo sritį reikėtų įtraukti ir lengvąsias komercines transporto priemones, kad reklamuojant bet kokias lengvąsias komercines transporto priemones, kartu su informacija apie energijos vartojimą arba kainą galutiniams vartotojams taip pat būtų pateikiama informacija apie automobilių oficialiai patvirtintą išmetamo CO_2 kiekį ir suvartojamų degalų kiekį.

(13) Pripažįstama, kad ankstyvųjų labai mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančių technologijų kartų moksliniai tyrimai bei plėtra ir pirmųjų modelių, kurie turėtų būti pateikti rinkai priėmus šį reglamentą, gamyba reikalauja labai didelių sąnaudų, todėl šiuo reglamentu siekiama laikinai, pirminiuose komercializacijos etapuose, paskatinti ir paspartinti itin mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančių technologijų diegimą Sąjungos rinkoje.

(14) Naudojant tam tikrus alternatyvius degalus, galima žymiai sumažinti išmetamo CO_2 kiekį išgavimo ir panaudojimo santykio dydžių aspektu. Todėl šiame reglamente pateikiamos specifinės nuostatos, kuriomis siekiama skatinti tolesnį tam tikrų alternatyviais degalais varomų transporto priemonių platinimą Sąjungos rinkoje.

(15) Ne vėliau kaip 2012 m. sausio 1 d. ir siekiant pagerinti degalų sąnaudų matavimą ir duomenų apie tai rinkimą, Komisija turėtų apsvarstyti, ar reikėtų iš dalies pakeisti susijusius teisės aktus, kad būtų įtrauktas N_1 kategorijos transporto priemonių, apibrėžtų 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB, nustatančios motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus ([3]), II priede, tipo patvirtinimą siekiančių gauti gamintojų įsipareigojimas kiekvienoje transporto priemonėje įmontuoti degalų sąnaudų matavimo prietaisą.

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

([1]) OL L 12, 2000 1 18, p. 16.
([2]) OL L 82, 2003 3 29, p. 33.
([3]) OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

▼B

(17) Direktyva 2007/46/EB yra nustatyta suderinta tvarka, apimanti administracines nuostatas ir bendruosius visų naujų transporto priemonių, kurioms taikoma minėta direktyva, patvirtinimo techninius reikalavimus. Už šio reglamento laikymąsi turėtų būti atsakingas tas pats subjektas, kuris atsakingas už visus tipo patvirtinimo proceso pagal Direktyvą 2007/46/EB aspektus bei už produkcijos atitiktį.

(18) Gamintojai turėtų turėti galimybių patys spręsti, kaip įvykdyti šiuo reglamentu jiems nustatomas normas, ir jiems turėtų būti leista skaičiuoti vidutinį jų naujų transporto priemonių parko išmetamų teršalų kiekį, o ne taikyti CO_2 normas kiekvienai atskirai transporto priemonei. Todėl gamintojai turėtų užtikrinti, kad visų Sąjungoje įregistruojamų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, už kurias tie gamintojai atsakingi, vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis neviršytų teršalų išmetimo normų, nustatytų šioms transporto priemonėms, vidurkio. Siekiant palengvinti reikalavimo įvedimą, šis reikalavimas turėtų būti pradėtas taikyti laipsniškai, pradedant 2014 m. ir baigiant 2017 m. Tai dera su Reglamente (EB) Nr. 443/2009 nustatytais terminais ir laipsninio taikymo laikotarpiu.

(19) Siekiant užtikrinti, kad mažiems ir tam tikrą rinkos nišą užpildantiems gamintojams nustatytos normos tinkamai atitiktų tokių gamintojų ypatybes ir kad jos būtų suderinamos su gamintojų galimybėmis mažinti išmetamus teršalus, turėtų būti nustatomos pakaitinės išmetamų teršalų mažinimo normos, kurias nustatant atsižvelgiama į atitinkamo gamintojo transporto priemonių technologinį potencialą mažinti jų savitąjį išmetamo CO_2 kiekį, ir derančias su atitinkamų rinkos segmentų specifika. Šią nukrypti leidžiančią nuostatą reikėtų peržiūrėti atliekant savitųjų teršalų išmetimo normų, pateikiamų I priede, peržiūrą, kuri turėtų būti baigta ne vėliau kaip 2013 m. pradžioje.

(20) Sąjungos strategijoje sumažinti keleivinių automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamą CO_2 kiekį buvo nustatytas integruotas principas, kuriuo siekiama iki 2012 m. įgyvendinti Sąjungos tikslą dėl 120 g CO_2/km normos, ir pateikta ilgesnės trukmės didesnio išmetamų teršalų mažinimo vizija. Reglamente (EB) Nr. 443/2009 šis siekis sukonkretinamas, nustatant ilgalaikį tikslą, kad naujo automobilių parko išmetamas vidutinis CO_2 kiekis būtų sumažintas iki 95 g CO_2/km. Siekiant užtikrinti, kad minėto požiūrio būtų laikomasi ir suteikti pramonei daugiau planavimo tikrumo, turėtų būti nustatytas ilgalaikis lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo savitojo CO_2 kiekio tikslas 2020 m.

(21) Siekiant suteikti gamintojams galimybių patiems spręsti, kaip įvykdyti šiuo reglamentu jiems nustatomas normas, jie gali susitarti viešai, skaidriai ir be diskriminacijos sudaryti bendrą fondą. Jeigu sudaromas bendras fondas, pavienių gamintojų normos turėtų būti pakeičiamos bendra norma, kurią turi pasiekti visi bendro fondo nariai bendrai.

(22) Sukomplektuotos transporto priemonės savitasis išmetamo CO_2 kiekis turėtų būti skiriamas bazinės transporto priemonės gamintojui.

▼B

(23) Komisija, siekdama užtikrinti sukomplektuotų transporto priemonių pavyzdines išmetamo CO_2 kiekio ir degalų naudojimo efektyvumo vertes, turėtų pasiūlyti specialią procedūrą ir prireikus atsižvelgti į galimybę persvarstyti teisės aktus dėl tipo patvirtinimo.

(24) Siekiant užtikrinti, kad šiuo reglamentu nustatytos normos būtų vykdomos, būtinas patikimai veikiantis atitikties užtikrinimo mechanizmas.

(25) Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių savitasis išmetamo CO_2 kiekis matuojamas remiantis Sąjungoje suderintu pagrindu pagal Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nustatytą metodiką. Siekiant kuo labiau sumažinti su šia sistema susijusią administravimo naštą, vykdymas turėtų būti vertinamas pagal valstybių narių renkamus ir Komisijai pateikiamus duomenis apie naujų automobilių registravimą Sąjungoje. Kad vykdymo vertinimui pateikiami duomenys būtų palyginami, šių duomenų rinkimo ir pateikimo taisyklės turėtų būti kuo labiau suderintos.

(26) Direktyvoje 2007/46/EB numatoma, kad gamintojai kiekvienai naujai lengvajai komercinei transporto priemonei turi išduoti atitikties liudijimus ir kad valstybės narės turi leisti naują lengvąją komercinę transporto priemonę registruoti ir pradėti eksploatuoti tik tada, kai ji turi galiojantį atitikties liudijimą. Valstybių narių renkami duomenys turėtų atitikti atitikties liudijimą, kurį lengvajai komercinei transporto priemonei išdavė gamintojas, ir remtis tik jame pateikiama informacija. Turėtų būti numatyta Sąjungos standartų duomenų bazė, skirta atitikties liudijimų duomenims. Ji turėtų būti naudojama kaip vienas bendras nuorodų šaltinis, sudarant valstybėms narėms sąlygas lengviau tvarkyti registracijos duomenis naujai registruojant transporto priemones.

(27) Sąjungos lygmeniu turėtų būti vertinama, kaip gamintojai vykdo šiuo reglamentu nustatytas normas. Gamintojai, kurių vidutinis savitasis išmetamo CO_2 kiekis viršija šiuo reglamentu leidžiamas normas, turėtų mokėti mokestį už viršytą taršos normą už kiekvienus kalendorinius metus, pradedant 2014 m. sausio 1 d. Mokestis turėtų būti apskaičiuojamas atsižvelgiant į tai, kiek gamintojai viršijo jiems nustatytą normą. Siekiant užtikrinti suderinamumą, minėto mokesčio sistema turėtų būti panaši į nustatytąją Reglamente (EB) Nr. 443/2009. Sumos, surenkamos iš mokesčių už viršytą taršos normą, turėtų būti laikomos Europos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis.

(28) Bet kuri nacionalinė priemonė, kurią valstybės narės gali taikyti arba įvesti, vadovaudamosi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 193 straipsniu, atsižvelgiant į šio reglamento tikslą ir šiuo reglamentu nustatytas procedūras, neturėtų nustatyti papildomų arba griežtesnių sankcijų gamintojams, kurie nesilaiko šiuo reglamentu jiems nustatytų normų.

▼B

(29) Šis reglamentas neturėtų kliudyti visapusiškai taikyti Sąjungos konkurencijos taisyklių.

(30) Reikėtų apsvarstyti naujus būdus ilgalaikiam tikslui pasiekti, ypač kreivės nuolydį, naudingumo parametrą ir mokesčio už viršytą taršos normą sistemą.

(31) Kelių transporto priemonių išmetamas CO_2 kiekis ir jų suvartojamų degalų kiekis yra labai susiję su transporto priemonių važiavimo greičiu. Be to, kadangi lengvųjų komercinių transporto priemonių greitis neribojamas, gali būti, kad dėl didžiausio greičio vyksta tam tikra konkurencija, todėl gali būti pradėtos naudoti pernelyg aukštos pavaros, dėl kurių, važiuojant lėčiau, kuras naudojamas neefektyviai. Todėl tikslinga išnagrinėti, ar į 1992 m. vasario 10 d. Tarybos direktyvos 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse Bendrijoje ([1]) taikymo sritį įmanoma įtraukti lengvąsias komercines transporto priemones, kurioms taikomas šis reglamentas.

(32) Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento taikymo sąlygas, ypač dėl išsamių taisyklių, reglamentuojančių duomenų apie vidutinio išmetamų teršalų kiekio stebėseną ir duomenų teikimą, t.y. vidutinio išmetamų teršalų kiekio rinkimą, registravimą, pateikimą, perdavimą, apskaičiavimą ir skelbimą, ir II priede nustatytų reikalavimų taikymą, priėmimo, taip pat dėl išsamios tvarkos, susijusios su mokesčių už viršytą taršos normą rinkimu ir dėl išsamių nuostatų dėl inovacinės technologijų patvirtinimo procedūros, priėmimo, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi pagal 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai ([2]).

(33) Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotus teisės aktus pagal SESV 290 straipsnį, kad būtų iš dalies pakeisti II priede nustatyti stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimai, atsižvelgiant į šio reglamento taikymo patirtį, kad I priede nurodytas M_0 skaičius būtų suderintas su naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių masės per praėjusius trejus kalendorinius metus vidurkiu, kad būtų nustatytos taisyklės dėl kriterijų, pagal kuriuos numatomos nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo sąlygos, aiškinimo, dėl prašymų taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą turinio ir dėl savitojo išmetamo CO_2 kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo, taip pat kad būtų atlikti būtini I priede nustatytų formulių taisymai siekiant, kad šios formulės atspindėtų visus savitajam išmetamo CO_2 kiekiui matuoti taikomos reglamentuotos bandymų procedūros pokyčius. Labai svarbu, kad parengiamųjų darbų metu Komisija tinkamai konsultuotųsi, įskaitant konsultacijas ekspertų lygiu.

([1]) OL L 57, 1992 3 2, p. 27.
([2]) OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

▼B

(34) Kadangi šio reglamento tikslo, t. y. naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių eksploatacinių charakteristikų reikalavimų, atsižvelgiant į išmetamo CO_2 kiekį, nustatymo valstybės narės negali deramai pasiekti, ir kadangi dėl jo apimties bei poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir tikslai

1. Šiuo reglamentu nustatomi naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių eksploatacinių charakteristikų reikalavimai, atsižvelgiant į išmetamo CO_2 kiekį. Šiuo reglamentu nustatoma, kad naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamas vidutinis CO_2 kiekis yra 175 g CO_2/km, ir kad ši norma turi būti pasiekta patobulinus transporto priemonių technologiją, o matuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemones bei pasitelkiant naujoviškas technologijas.

2. Šiame reglamente nustatomas tikslas, kad nuo 2020 m. naujų Sąjungoje įregistruotų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinio išmetamų teršalų kiekio norma būtų 147 g CO_2/km, jei bus patvirtinta, kad tai galima įgyvendinti, kaip nurodyta 13 straipsnio 1 dalyje.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtos N_1 kategorijos variklinėms transporto priemonėms, kurių etaloninė masė neviršija 2 610 kg, ir N_1 kategorijos transporto priemonėms, kurioms tipo patvirtinimas išplečiamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalį (toliau – lengvosios komercinės transporto priemonės), bei Sąjungoje registruojamoms pirmą kartą ir kurios anksčiau nebuvo registruotos už Sąjungos ribų (toliau – naujos lengvosios komercinės transporto priemonės).

2. Ankstesnė registracija už Sąjungos ribų, atlikta mažiau nei prieš tris mėnesius iki registracijos Sąjungoje, neįskaičiuojama.

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

3 straipsnis

Sąvokų apibrėžtys

1. Šiame reglamente taikomos šios sąvokų apibrėžtys:

a) vidutinis savitasis išmetamo CO_2 kiekis – gamintojo atžvilgiu – visų to gamintojo pagamintų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių savitojo išmetamo CO_2 kiekio vidurkis;

▼B

b) atitikties liudijimas – Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnyje nurodytas liudijimas;

c) sukomplektuota transporto priemonė – transporto priemonė, kuriai tipo patvirtinimas suteiktas užbaigus pakopinį tipo patvirtinimą pagal Direktyvą 2007/46/EB;

d) komplektinė transporto priemonė – transporto priemonė, kurios nereikia komplektuoti taip, kad ji atitiktų tam tikrus Direktyvos 2007/46/EB techninius reikalavimus;

e) bazinė transporto priemonė – transporto priemonė, kuri naudojama pakopinio tipo patvirtinimo proceso pradiniame 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) masė – parengtos eksploatuoti transporto priemonės masė su kėbulu, kuri nurodyta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.6 skirsnyje;

h) savitasis išmetamo CO_2 kiekis – lengvosios komercinės transporto priemonės išmetamo CO_2 kiekis, išmatuotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir komplektinės arba sukomplektuotos transporto priemonės atitikties liudijime pažymėtas kaip išmetamo CO_2 masė (bendra);

i) savitoji teršalų išmetimo norma – gamintojo atžvilgiu – kiekvienai naujai lengvajai komercinei transporto priemonei, kurią tas gamintojas yra pagaminęs, pagal I priedą leidžiamas vidutinis savitasis orientacinis išmetamo CO_2 kiekis arba, jeigu gamintojui pagal 11 straipsnį taikoma nukrypti leidžianti nuostata, – pagal tą nukrypti leidžiančią nuostatą nustatyta savitoji teršalų išmetimo norma;

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

k) 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

b) įmonės, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte išvardytas teises ar galias gamintojo atžvilgiu;

c) įmonės, kuriose b punkte nurodytos įmonės tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte išvardytas teises arba galias;

d) įmonės, kuriose gamintojas kartu su viena ar daugiau a, b ar c punktuose nurodytų įmonių arba kuriose dvi arba daugiau pastarųjų įmonių kartu turi a punkte išvardytas teises ar galias;

e) įmonės, kuriose a punkte išvardytas teises arba galias kartu turi gamintojas arba d punktuose nurodyta viena ar daugiau jo susijusių įmonių ir viena ar daugiau trečiųjų šalių.

4 straipsnis

Savitoji teršalų išmetimo norma

2014 m. sausio 1 d. prasidedančiais kalendoriniais metais ir kiekvienais vėlesniais kalendoriniais metais visi lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojai užtikrina, kad vidutinis savitasis tų priemonių išmetamo CO_2 kiekis neviršytų pagal I priedą nustatytos savitosios teršalų išmetimo normos arba, jei gamintojui taikoma nukrypti leidžianti nuostata pagal 11 straipsnį, neviršytų pagal tą nukrypti leidžiančią nuostatą leidžiamos savitosios teršalų išmetimo normos.

Jeigu nėra duomenų apie sukomplektuotos transporto priemonės savitąjį teršalų išmetimo kiekį, bazinės transporto priemonės gamintojas vidutiniam savitajam išmetamo CO_2 kiekiui apskaičiuoti naudoja bazinės transporto priemonės savitąjį teršalų išmetimo kiekį.

Siekiant nustatyti kiekvieno gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį, atsižvelgiama į šiuos tais metais įregistruotų kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičiaus procentinius dydžius:

— 2014 m. – 70 %,

— 2015 m. – 75 %,

— 2016 m. – 80 %,

— 2017 m. ir vėliau – 100 %.

5 straipsnis

Ypatingieji kreditai

Skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį laikoma, kad kiekviena nauja lengvoji komercinė transporto priemonė, kurios savitasis išmetamo CO_2 kiekis yra mažesnis nei 50 g CO_2/km, yra:

— 2014 m. – 3,5 lengvosios komercinės transporto priemonės,

— 2015 m. – 3,5 lengvosios komercinės transporto priemonės,

— 2016 m. – 2,5 lengvosios komercinės transporto priemonės,

— 2017 m. – 1,5 lengvosios komercinės transporto priemonės,

— nuo 2018 m. – 1 lengvoji komercinė transporto priemonė.

▼B

Ypatingųjų kreditų sistemos taikymo laikotarpiu didžiausias naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurių savitasis išmetamo CO_2 kiekis yra mažesnis kaip 50 g CO_2/km, skaičius, į kurį reikia atsižvelgti taikant pirmoje pastraipoje nustatytus koeficientus, neturi viršyti vieno gamintojo 25 000 lengvųjų komercinių transporto priemonių.

6 straipsnis

Alternatyviais degalais varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių savitoji teršalų išmetimo norma

Siekiant nustatyti, kaip gamintojas laikosi 4 straipsnyje nurodytos savo savitosios teršalų išmetimo normos, kiekvienai lengvajai komercinei transporto priemonei, kuri suprojektuota taip, kad galėtų būti varoma benzino ir bioetanolio mišiniu, kuriame yra 85 % bioetanolio (E85) ir kuris atitinka taikytinus Sąjungos teisės aktus ar Europos techninius standartus, taikomas savitasis išmetamo CO_2 kiekis iki 2018 m. gruodžio 31 d. sumažinamas 5 %, atsižvelgiant į didesnes technologines galimybes ir galimybes sumažinti išmetamų teršalų kiekį naudojant biodegalus. Toks sumažinimas taikomas tik tada, jei bent 30 % degalinių toje valstybėje narėje, kurioje lengvoji komercinė transporto priemonė registruota, parduoda šio tipo alternatyvius degalus, atitinkančius taikytinuose Sąjungos teisės aktuose biodegalams nustatytus tvarumo kriterijus.

7 straipsnis

Bendro fondo sudarymas

1. Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojai, išskyrus tuos, kuriems pagal 11 straipsnį buvo suteikta nukrypti leidžianti nuostata, siekdami vykdyti savo įpareigojimus pagal 4 straipsnį, gali sudaryti bendrą fondą.

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

a) gamintojai, kurie bus įtraukti į bendrą fondą;

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

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

3. Jeigu pasiūlytas bendro fondo valdytojas neįvykdo reikalavimo sumokėti kurio nors mokesčio už viršytą taršos normą, nustatyto bendram fondui pagal 9 straipsnį, Komisija apie tai praneša gamintojams.

4. Į bendrą fondą įtraukti gamintojai kartu praneša Komisijai apie bet kokį bendro fondo valdytojo pakeitimą ar jo finansinės būklės pasikeitimą, jeigu tie pokyčiai gali turėti įtakos jo sugebėjimui vykdyti

▼B

reikalavimą sumokėti mokestį už viršytą taršos normą, nustatytą bendram fondui pagal 9 straipsnį, ir apie visus bendro fondo narių sudėties pasikeitimus ar bendro fondo panaikinimą.

5. Gamintojai gali sudaryti susitarimus dėl bendro fondo, jeigu jų susitarimai atitinka SESV 101 ir 102 straipsnius ir jeigu pateikęs prašymą tapti bendro fondo nariu bet koks gamintojas komerciniu požiūriu pagrįstomis sąlygomis, viešai, skaidriai ir nediskriminuojamas gali dalyvauti bendrame fonde. Neribojant Sąjungos konkurencijos taisyklių visuotinio taikymo tokiems bendriems fondams, visi bendro fondo nariai visų pirma turi užtikrinti, kad nebūtų nei dalijamasi duomenimis, nei keičiamasi informacija pagal jų bendro fondo susitarimą, išskyrus šią informaciją:

a) vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį;

b) savitąją teršalų išmetimo normą;

c) bendrą įregistruotų transporto priemonių skaičių.

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

7. Bendro fondo, apie kurį informacija perduodama Komisijai, gamintojai laikomi vienu gamintoju, vykdydami 4 straipsnyje nustatytas pareigas, išskyrus atvejus, kai pateikiamas 3 dalyje nurodytas pranešimas. Atskirų gamintojų, taip pat bendrų fondų stebėsenos ir ataskaitiniai duomenys registruojami, pateikiami ir skelbiami 8 straipsnio 4 dalyje nurodytame centriniame registre.

8 straipsnis

Vidutinio išmetamų teršalų kiekio stebėsena ir duomenų apie jį teikimas

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

2. Ne vėliau kaip kiekvienų metų vasario 28 d., pradedant 2013 m., kiekviena valstybė narė nustato II priedo B dalyje nurodytą informaciją apie praėjusius kalendorinius metus ir pateikia ją Komisijai. Duomenys pateikiami laikantis II priedo C dalyje nurodytos formos.

3. Komisijos prašymu valstybė narė taip pat pateikia visus duomenis, surinktus pagal 1 dalį.

4. Komisija tvarko centrinį duomenų, kuriuos valstybės narės pateikia pagal šį straipsnį, registrą; šis registras yra viešas. Iki 2013 m. birželio 30 d. ir kiekvienais vėlesniais metais Komisija preliminariai suskaičiuoja kiekvieno gamintojo:

a) praėjusių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį;

▼B

b) praėjusių kalendorinių metų savitąją teršalų išmetimo normą;

c) praėjusių kalendorinių metų jo vidutinio savitojo išmetamo CO_2 kiekio ir tų metų jo savitosios teršalų išmetimo normos skirtumą.

Kiekvienam gamintojui Komisija praneša jos preliminaraus skaičiavimo rezultatą. Į pranešimą įtraukiami duomenys apie kiekvienoje valstybėje narėje įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių ir tų transporto priemonių savitąjį išmetamo CO_2 kiekį.

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

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

7. Jeigu remdamasi pagal 5 dalį atliktu skaičiavimu Komisija nustato, kad 2013 ir 2012 kalendoriniais metais gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO_2 kiekis viršija to gamintojo savitąją teršalų išmetimo normą, Komisija apie tai praneša gamintojui.

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

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

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

10. Pagal šį straipsnį valstybės narės taip pat renka ir praneša duomenis apie M_2 ir N_2 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.

9 straipsnis

Mokestis už viršytą taršos normą

1. Jeigu laikotarpiu nuo 2014 m. sausio 1 d. iki gruodžio 31 d. ir kiekvienais vėlesniais kalendoriniais metais gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO_2 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.

▼B

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

a) nuo 2014 m. iki 2018 m.:

i) kai išmetamo CO_2 kiekis normą viršija daugiau nei 3 g CO_2/km:

((viršytas kiekis – 3 g CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR) × naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius;

ii) kai išmetamo CO_2 kiekis normą viršija daugiau nei 2 g CO_2/km, tačiau ne daugiau kaip 3 g CO_2/km:

((viršytas kiekis – 2 g CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR) × naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius;

iii) kai išmetamo CO_2 kiekis normą viršija daugiau nei 1 g CO_2/km, tačiau ne daugiau kaip 2 g CO_2/km:

((viršytas kiekis – 1 g CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR) × naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius;

iv) kai išmetamo CO_2 kiekis normą viršija ne daugiau nei 1 g CO_2/km:

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

b) nuo 2019 m.:

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

Taikant šį straipsnį vartojamos šios sąvokų apibrėžtys:

— viršytas kiekis – vienam kilometrui tenkantis teigiamas gramų skaičius, kuriuo, atsižvelgiant į išmetamo CO_2 kiekio sumažinimą naudojant pagal 12 straipsnį patvirtintas naujoviškas technologijas, gamintojo vidutinis savitasis CO_2 kiekis viršijo jo kalendorinių metų ar jų dalies, kuriais taikoma 4 straipsnyje nustatyta prievolė, savitąją teršalų išmetimo normą, suapvalintas trijų skaičių po kablelio tikslumu, ir

— naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius – gamintojo pagamintų ir įregistruotų atitinkamu laikotarpiu pagal 4 straipsnyje nustatytus laipsniško įvedimo kriterijus naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius.

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

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

10 straipsnis

Gamintojų rezultatų skelbimas

1. Ne vėliau kaip 2013 m. spalio 31 d. ir iki kiekvienų vėlesnių metų spalio 31 d. Komisija skelbia sąrašą, kuriame nurodo kiekvieno gamintojo:

a) praėjusių kalendorinių metų savitąją teršalų išmetimo normą;

▼B

b) praėjusių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį;

c) praėjusių kalendorinių metų vidutinio savitojo išmetamo CO_2 kiekio ir tų metų savitosios teršalų išmetimo normos skirtumą;

d) visų naujų Sąjungoje įregistruotų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį praėjusiais kalendoriniais metais;

e) vidutinę visų naujų Sąjungoje įregistruotų lengvųjų komercinių transporto priemonių masę praėjusiais kalendoriniais metais.

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

11 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 komercinių transporto priemonių per kalendorinius metus Sąjungoje įregistruojama mažiau kaip 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, per kalendorinius metus įregistruotų Sąjungoje; arba

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

2. Nukrypti leidžianti nuostata, kurios prašoma pagal 1 dalį, gali būti suteikiama daugiausiai penkeriems kalendoriniams metams. 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 gaminamas lengvąsias komercines transporto priemones, įskaitant tų transporto priemonių masę ir savitąjį išmetamo CO_2 kiekį; ir

d) savitoji teršalų išmetimo norma, atitinkanti gamintojo galimybes mažinti išmetamų teršalų kiekį, įskaitant ekonomines ir technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO_2 kiekį ir atsižvelgiant į gaminamų 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

▼B

technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO_2 kiekį, ir atsižvelgiant į gaminamų lengvųjų komercinių transporto priemonių tipo rinkos savybes, Komisija suteikia gamintojui nukrypti leidžiančią nuostatą. Nukrypti leidžianti nuostata taikoma nuo metų, einančių po nukrypti leidžiančios nuostatos suteikimo dienos, sausio 1 d.

4. Gamintojas, kuriam pagal šį straipsnį taikoma nukrypti leidžianti nuostata, nedelsdamas praneša Komisijai apie visus pasikeitimus, kurie turi arba gali turėti įtakos jo atitikčiai nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo sąlygoms.

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

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

7. Komisija patvirtina šio straipsnio 1–6 dalis papildančias taisykles, *inter alia*, dėl kriterijų atitikimo nukrypti leidžiančioms nuostatoms aiškinimo, dėl prašymų turinio ir dėl savitojo išmetamo CO_2 kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo, 16 ir 17 straipsniuose nustatytomis sąlygomis priimdama deleguotus teisės aktus pagal 15 straipsnį.

8. Prašymai taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą, įskaitant pagrindžiamąją informaciją, pranešimai pagal 4 dalį, atšaukimai pagal 5 dalį ir bet koks mokesčio už viršytą taršos normą nustatymas pagal 6 dalį bei pagal 7 dalį priimti aktai skelbiami viešai pagal 2001 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1049/2001 dėl galimybės visuomenei susipažinti su Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos dokumentais ([1]).

12 straipsnis

Ekologinės naujovės

1. Tiekėjui arba gamintojui paprašius, atsižvelgiama į išmetamo CO_2 kiekį, sumažintą naudojant naujoviškas technologijas. Naudodamas tokias technologijas, gamintojas gali vidutinę savitąją teršalų išmetimo normą sumažinti daugiausia 7 g CO_2/km.

2. Komisija priima išsamias nuostatas, susijusias su tokių naujoviškų technologijų patvirtinimo procedūra ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 31 d. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal šio reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą. Tos išsamios nuostatos atitinka Reglamento (EB) Nr. 443/2009 12 straipsnio 2 dalyje numatytas nuostatas ir grindžiamos toliau pateikiamais kriterijais, taikomais naujoviškoms technologijoms:

a) tiekėjas arba gamintojas turi būti atskaitingas už išmetamo CO_2 kiekio sumažinimą naudojant naujoviškas technologijas;

b) turi būti patvirtinta, kad naujoviškomis technologijomis prisidedama prie išmetamo CO_2 kiekio mažinimo;

([1]) OL L 145, 2001 5 31, p. 43.

▼B

c) naujoviškoms technologijoms neturi būti taikomas standartinis bandymų ciklas matuojant CO_2 kiekį, joms neturi būti taikomos privalomos nuostatos dėl papildomų priemonių, skirtų laikytis Reglamento (EB) Nr. 443/2009 1 straipsnyje nurodyto 10 g CO_2/km sumažinimo, ir jos neturi būti privalomos pagal kitas Sąjungos teisės aktų nuostatas.

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

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

13 straipsnis

Peržiūra ir ataskaita

1. Ne vėliau kaip 2013 m. sausio 1 d. Komisija baigia peržiūrėti I priede pateiktas savitąsias teršalų išmetimo normas ir 11 straipsnyje nurodytas nukrypti leidžiančias nuostatas, kad:

— remdamasi atnaujintais poveikio vertinimo rezultatais ir jei bus patvirtinta, kad tai galima įgyvendinti, nustatytų sąlygas, kaip iki 2020 m. ekonomiškai efektyviai būtų galima pasiekti ilgalaikį tikslą – 147 g CO_2/km, ir

— nustatytų to tikslo įgyvendinimo aspektus, įskaitant mokestį už viršytą taršos normą.

Remdamasi tokios peržiūros rezultatais ir poveikio vertinimu, įskaitant bendrąjį poveikio automobilių pramonei ir susijusioms pramonės šakoms vertinimą, Komisija pagal įprastą teisėkūros procedūrą prireikus pateikia pasiūlymą iš dalies keisti šį reglamentą kuo neutralesniu (konkurencijos požiūriu) būdu, kuris būtų socialiai teisingas ir tvarus.

2. Atsižvelgdama į ilgalaikį tikslą, kurio siekiama nuo 2020 m., prireikus Komisija iki 2014 m. pateikia pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai, kad į šio reglamento taikymo sritį būtų įtrauktos N_2 ir M_2 kategorijų, apibrėžtų Direktyvos 2007/46/EB II priede, transporto priemonės, kurių etaloninė masė yra ne didesnė kaip 2 610 kg, ir transporto priemonės, kurioms taikomas tipo patvirtinimas, remiantis Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalimi.

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

▼B

4. Iki 2011 m. gruodžio 31 d. Komisija nustato tvarką, skirtą pavyzdinėms sukomplektuotų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio bei kuro panaudojimo efektyvumo vertėms nustatyti, ir užtikrina, kad bazinės transporto priemonės gamintojas laiku gautų duomenis apie sukomplektuotos transporto priemonės masę ir savitąjį išmetamo CO_2 kiekį.

5. Ne vėliau kaip 2016 m. spalio 31 d., o vėliau – kas treji metai, Komisija pagal 15 straipsnį ir 16 ir 17 straipsniuose nustatytomis sąlygomis priimdama deleguotus teisės aktus iš dalies pakeičia I priedą taip, kad jame nurodytas M_0 skaičius būtų suderintas su naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių masės per praėjusius trejus kalendorinius metus vidurkiu.

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

6. Komisija lengvąsias komercines transporto priemones įtraukia į išmetamo CO_2 kiekio matavimo tvarkos pagal Reglamento (EB) Nr. 443/2009 13 straipsnio 3 dalį peržiūrą.

Nuo tos dienos, kai pradedama taikyti pakeista išmetamo CO_2 kiekio matavimo tvarka, naujoviškos technologijos 12 straipsnyje nustatyta tvarka daugiau netvirtinamos.

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

Siekdama atsižvelgti į reguliuojamosios bandymų tvarkos savitajam išmetamo CO_2 kiekiui matuoti pakeitimus, Komisija pagal 15 straipsnį ir 16 ir 17 straipsniuose nustatytomis sąlygomis priimdama deleguotus teisės aktus patikslina I priede nustatytas formules.

14 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą Nr. 280/2004/EB dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos Bendrijoje monitoringo mechanizmo ir Kioto protokolo įgyvendinimo ([1]) 9 straipsnį įsteigtas Klimato kaitos komitetas. Tas komitetas yra komitetas, atitinkantis komiteto sąvoką pagal Reglamentą (ES) Nr. 182/2011.

2. Jei yra pateikiama nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

15 straipsnis

Delegavimas

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

([1]) OL L 49, 2004 2 19, p. 1.

▼B

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

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

16 straipsnis

Delegavimo atšaukimas

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

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

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

17 straipsnis

Prieštaravimai dėl deleguotų teisės aktų

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

Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiams.

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

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

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

18 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

▼B

I PRIEDAS

SAVITOSIOS IŠMETAMO CO_2 KIEKIO NORMOS

1. Kiekvienos lengvosios komercinės transporto priemonės orientacinis savitasis išmetamo CO_2 kiekis, apskaičiuojamas gramais kilometrui pagal šias formules:

   a) Nuo 2014 m. iki 2017 m.:

   Orientacinis savitasis išmetamo CO_2 kiekis = $175 + a \times (M - M_0)$

   Čia:

   M = transporto priemonės masė kilogramais (kg);

   M_0 = 1 706,0;

   a = 0,093.

   b) Nuo 2018 m.:

   Orientacinis savitasis išmetamo CO_2 kiekis = $175 + a \times (M - M_0)$

   Čia:

   M = transporto priemonės masė kilogramais (kg);

   M_0 = pagal 13 straipsnio 5 dalį nustatyta vertė;

   a = 0,093.

2. Savitoji teršalų išmetimo norma, kuri kalendoriais metais nustatoma gamintojui, apskaičiuojama kaip kiekvienos jo pagamintos naujos lengvosios komercinės transporto priemonės, įregistruotos tais kalendoriniais metais, orientacinio savitojo išmetamo CO_2 kiekio vidurkis.

▼B

II PRIEDAS

STEBĖSENA IR DUOMENŲ TEIKIMAS APIE IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKĮ

A. Duomenų apie naujas lengvąsias komercines transporto priemones rinkimas ir išmetamo CO_2 kiekiui stebėti būtinos informacijos nustatymas

1. 2012 m. sausio 1 d. prasidedančiais metais ir kiekvienais vėlesniais metais, kiekviena valstybė narė renka šiuos duomenis apie kiekvieną jos teritorijoje įregistruotą naują lengvąją komercinę transporto priemonę:

   a) gamintojas;

   b) tipas, variantas ir modifikacija;

   c) savitasis išmetamo CO_2 kiekis (g/km);

   d) masė (kg);

   e) ratų bazė (mm);

   f) varomosios ir kitos ašies tarpuvėžio plotis (mm);

   g) techniškai leistina didžiausia pakrautos transporto priemonės masė (kg) pagal Direktyvos 2007/46/EB III priedą.

2. ►M1 1 punkte nurodyti duomenys imami iš atitinkamos lengvosios komercinės transporto priemonės gamintojo išduoto atitikties liudijimo arba tokį atitikties liudijimą atitinka. Tais atvejais, kai atitikties liudijimas nenaudojamas, valstybės narės imasi būtinų priemonių tinkamam stebėsenos procedūros tikslumui užtikrinti. ◄ Jeigu atitikties liudijime nurodoma ir mažiausia, ir didžiausia lengvosios komercinės transporto priemonės masė, taikydamos šį reglamentą valstybės narės naudoja tik didžiausią masę. Dviejų rūšių degalais (benzinu ir (arba) dujomis) varomų transporto priemonių, kurių atitikties liudijime nurodytas savitojo išmetamo CO_2 kiekio skaičius abiejų rūšių degalams, atveju valstybės narės naudoja tik dujoms išmatuotą skaičių.

3. Kiekvienais kalendoriniais metais, pradedant 2012 m. sausio 1 d. ir kiekvienais vėlesniais metais, kiekviena valstybė narė, taikydama šio priedo B dalyje aprašytus metodus, apie kiekvieną gamintoją nustato:

   a) visą jos teritorijoje įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių;

▼M1

   b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių, kurių atveju turimos visų toliau nurodytų parametrų vertės:

      i) išmetamo CO_2 kiekis;

      ii) masė;

      iii) ratų bazė;

      iv) varomosios ašies tarpuvėžio plotis;

      v) kitos ašies tarpuvėžio plotis;

▼B

   d) apie kiekvieno naujos lengvosios komercinės transporto priemonės tipo kiekvieno varianto kiekvieną modifikaciją:

      i) visą jos teritorijoje įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių, kaip nurodyta šio priedo B dalies 4 punkte;

      ii) savitąjį išmetamą CO_2 kiekį;

      iii) masę;

▼M1

iv) didžiausią techniškai leidžiamą pakrautos transporto priemonės masę;

v) ratų bazę;

vi) varomosios ašies tarpuvėžio plotį;

vii) kitos ašies tarpuvėžio plotį.

▼B

B. Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio stebėsenos informacijos nustatymo metodika

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

1. Įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius (N)

Valstybės narės nustato jų teritorijoje atitinkamais stebėsenos metais įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių (N).

▼M1

_____

▼B

4. Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių modifikacijų pasiskirstymas

Apie kiekvienos naujos lengvosios komercinės transporto priemonės tipo kiekvieno varianto kiekvieną modifikaciją šie duomenys registruojami naujai įregistruotų transporto priemonių skaičius, transporto priemonių masė, savitasis išmetamo CO_2 kiekis, ratų bazė, tarpuvėžio plotis ir techniškai leistina didžiausia pakrautos transporto priemonės masė.

▼M1

_____

▼B

7. Sukomplektuotos transporto priemonės

Pakopinio komplektavimo transporto priemonių atveju, sukomplektuotos transporto priemonės savitasis išmetamo CO_2 kiekis yra skiriamas bazinės transporto priemonės gamintojui.

Siekdama užtikrinti sukomplektuotų transporto priemonių pavyzdines išmetamo CO_2 kiekio, degalų naudojimo efektyvumo ir masės vertes ir neužkraudama per didelės naštos bazinės transporto priemonės gamintojui, Komisija pasiūlo specialią stebėsenos procedūrą ir ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 31 d. peržiūri susijusius teisės aktus dėl tipo patvirtinimo bei padaro atitinkamus pakeitimus.

Apibrėždama šią procedūrą Komisija prireikus nustato, kaip stebima masė ir CO_2 kiekį, remiantis lentele, kurioje nurodytas CO_2 kiekis atitinka įvairias galutinės inertinės masės klases arba tik vieną CO_2 kiekio vertę, nustatytą sudėjus bazinės transporto priemonės masę ir standartinę papildomą masę, diferencijuotą pagal N_1 klasę. Pastaruoju atveju ši masė taip pat būtų nurodyta šio priedo C dalyje.

Komisija taip pat užtikrina, kad bazinės transporto priemonės gamintojas laiku gautų duomenis apie sukomplektuotos transporto priemonės masę ir savitąjį išmetamo CO_2 kiekį.

C. Duomenų perdavimo forma

Kiekvienais metais valstybės narės apie kiekvieną gamintoją pateikia šio priedo A dalies 3 punkte aprašytus duomenis tokia forma:

▼B

1 skirsnis. Suvestiniai stebėsenos duomenys

Valstybė narė ([1]):	
Metai:	
Duomenų šaltinis:	

Gamintojas	Bendras įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius	Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurių išmetamų teršalų kiekis yra nurodytas, skaičius	Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurių masė yra nurodyta, skaičius	Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurių ratų bazė yra nurodyta, skaičius	Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurių varomosios ašies tarpuvėžio plotis yra nurodytas, skaičius	Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurių kitos ašies tarpuvėžio plotis yra nurodytas, skaičius
(1 gamintojas)	…	…	…	…	…	…
(2 gamintojas)	…	…	…	…	…	…
…	…	…	…	…	…	…
Iš viso gamintojų	…	…	…	…	…	…

([1]) ISO 3166 alpha-2 kodai, išskyrus Graikiją ir Didžiąją Britaniją, kurių kodai atitinkamai yra „EL“ ir „UK“.

▼M1

2 skirsnis. Išsamūs stebėsenos duomenys

Gamintojo pavadinimas (standartinis ES pavadinimas)	Gamintojo pavadinimas (gamintojo pavadinimas)	Gamintojo pavadinimas (pavadinimas pagal nacionalinį registrą)	Tipo patvirtinimo numeris ir jo plėtinys (-iai)	Tipas	Variantas	Modifikacija	Markė	Patvirtinto transporto priemonės tipo kategorija	Registruotos transporto priemonės kategorija	Bendras naujai įregistruotų transporto priemonių skaičius	Savitasis išmetamo CO_2 kiekis (g/km)	Masė (kg)	Techniškai leistina didžiausia pakrautos transporto priemonės masė (kg)	Ratų bazė (mm)	Varomosios ašies tarpuvėžio plotis (mm)	Kitos ašies tarpuvėžio plotis (mm)	Degalų tipas	Degalų režimas	Variklio tūris (cm^3)	Suvartojamos elektros energijos kiekis (Wh/km)	Naujoviškos technologijos arba naujoviškų technologijų grupės kodas	Išmetamų teršalų kiekis, sumažintas naudojant naujoviškas technologijas
1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	1 numeris	1 tipas	1 variantas	1 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	1 numeris	1 tipas	1 variantas	2 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	1 numeris	1 tipas	2 variantas	1 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	1 numeris	1 tipas	2 variantas	2 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	2 numeris	2 tipas	1 variantas	1 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	2 numeris	2 tipas	1 variantas	2 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	2 numeris	2 tipas	2 variantas	1 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…

▼M1

Gamintojo pavadinimas (standartinis ES pavadinimas)	Gamintojo pavadinimas (gamintojo pavadinimas)	Gamintojo pavadinimas (pavadinimas pagal nacionalinį registrą)	Tipo patvirtinimo numeris ir jo plėtinys (-iai)	Tipas	Variantas	Modifikacija	Markė	Patvirtinto transporto priemonės tipo kategorija	Registruotos transporto priemonės kategorija	Bendras naujai įregistruotų transporto priemonių skaičius	Savitasis išmetamo CO_2 kiekis (g/km)	Masė (kg)	Techniškai leistina didžiausia pakrautos transporto priemonės masė (kg)	Ratų bazė (mm)	Varomosios ašies tarpuvėžio plotis (mm)	Kitos ašies tarpuvėžio plotis (mm)	Degalų tipas	Degalų režimas	Variklio tūris (cm^3)	Suvartojamos elektros energijos kiekis (Wh/km)	Naujoviškos technologijos arba naujoviškų technologijų grupės kodas	Išmetamų teršalų kiekis, sumažintas naudojant naujoviškas technologijas
1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	2 numeris	2 tipas	2 variantas	2 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
2 gamint.	2 gamint.	2 gamint.	1 numeris	1 tipas	1 variantas	1 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
2 gamint.	2 gamint.	2 gamint.	1 numeris	1 tipas	1 variantas	2 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
2 gamint.	2 gamint.	2 gamint.	1 numeris	1 tipas	2 variantas	1 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
2 gamint.	2 gamint.	2 gamint.	1 numeris	1 tipas	2 variantas	2 modifik.	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…