

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 253/2014

2014 m. vasario 26 d.

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 510/2011 nustatant būdus, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ 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,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽²⁾,

kadangi:

(1) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 510/2011 ⁽³⁾ 13 straipsnio 1 dalį Komisija turi peržiūrėti būdus, kaip iki 2020 m. būtų galima pasiekti 147 g CO₂/km tikslą (jei bus patvirtinta, kad šis tikslas įmanoma pasiekti), įskaitant to reglamento I priede nustatytas nukrypti leidžiančias nuostatas. Tikslinga, kad šis reglamentas būtų kuo neutralus konkurencijos požiūriu, būtų socialiai teisingas ir tvarus;

(2) atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamo degalų kiekio veiksnių susietumą, apibrėžiant būdus, kaip sumažinti lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, galėtų būti taip pat prisidėta siekiant tikslo ekonomišku būdu sumažinti degalų suvartojimą ir susijusias tokių transporto priemonių savininkų išlaidas;

(3) tikslinga paaiškinti, kad siekiant patikrinti, ar 147 g CO₂/km tikslas yra vykdomas, išmetamo CO₂ kiekis turėtų būti toliau matuojamas vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 715/2007 ⁽⁴⁾ ir jo įgyvendinimo priemonėmis bei pasitelkiant naujoviską technologijas;

(4) remiantis techninės analizės, atliktos poveikio vertinimo tikslais, rezultatais technologijų, reikalingų pasiekti 147 g CO₂/km tikslą, yra, o reikalaujamas išmetamo kiekio sumažinimas gali būti įvykdytas mažesniais sąnaudomis nei apskaičiuota pagal ankstesnę techninę analizę, atliktą dar prieš priimant Reglamentą (ES) Nr. 510/2011. Be to, skirtumas tarp esamo vidutinio naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ savitojo kiekio ir 147 g CO₂/km tikslo taip pat sumažėjo. Todėl buvo patvirtinta, kad tą tikslą galima pasiekti iki 2020 m.;

(5) pripažįstant neproporcingą poveikį smulkiausiems gamintojams, atsirandantį dėl savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų pagal transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir tik nedidelę susidarantią naudą išmetamo CO₂, kuris išmetamas iš tų gamintojų parduodamų transporto priemonių, mažinimo prasme, savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą neturėtų būti taikomi gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei 1 000 naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per metus, įregistruotų Sąjungoje;

(6) nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo smulkiesiems gamintojams procedūra turėtų būti supaprastinta siekiant suteikti daugiau lankstumo tokių gamintojų prašymų leisti taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą pateikimo ir Komisijos leidimo ją taikyti priėmimo atžvilgiu;

(7) siekiant sudaryti sąlygas automobilių pramonei išsipareigoti atlikti ilgalaikes investicijas ir taikyti naujoves, pageidautina nurodyti, kaip Reglamentas (ES) Nr. 510/2011 turėtų būti iš dalies keičiamas laikotarpiu po 2020 m. Tos nuorodos turėtų būti pagrįstos įvertinimu, kiek būtina sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį atsižvelgiant į Sąjungos ilgalaikius tikslus klimato srityje, ir koks būtų poveikis lengvosios komercinės transporto

⁽¹⁾ OL C 44, 2013 2 15, p. 109.

⁽²⁾ 2014 m. sausio 14 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2014 m. vasario 11 d. Tarybos sprendimas.

⁽³⁾ 2011 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 510/2011, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį (OL L 145, 2011 5 31, p. 1).

⁽⁴⁾ 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).

priemonėms skirtos ekonomiškai efektyvios CO₂ mažinimo technologijos plėtojimui. Komisija ne vėliau kaip 2015 m. turėtų peržiūrėti tokius aspektus ir pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą su savo išvadomis. Toje ataskaitoje prireikus turėtų būti pateikti pasiūlymai iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) Nr. 510/2011, siekiant nustatyti naujoms lengvosios komercinės transporto priemonės po 2020 m. taikytinas CO₂ išmetimo normas, įskaitant galimą realistinį ir įvykdytiną tikslą, keliamą 2025 metams, remiantis visapusišku poveikio vertinimu, kuriame būtų atsižvelgta į tolesnį pramonės ir susijusių sektorių konkurencingumą, kartu vykdant aiškų išmetamųjų teršalų mažinimo planą pagal Sąjungos ilgalaikius tikslus klimato srityje. Rengdama tokius pasiūlymus Komisija turėtų užtikrinti, kad jie būtų kuo neutraleresni konkurencijos požiūriu ir būtų socialiai teisingi ir tvarūs;

- (8) energijos tiekimo ir transporto priemonių gamybos bei šalinimo sektoriuose išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sudaro didelę esamo bendro kelių transporto anglies dioksido išmetimo rodiklio dalį ir tikėtina, kad ateityje jo reikšmė dar padidės. Todėl reikėtų imtis politikos priemonių, kad gamintojai būtų skatinami priimti optimalius sprendimus, atsižvelgiant visų pirma į transporto priemonėms tiekiamos energijos, pavyzdžiui, elektros ir alternatyvių degalų, gamybos sektoriaus išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, ir kad būtų užtikrinta, jog tie gamintojų grandies išmetami teršalai nepanaikintų privalumų, susijusių su geresniais energijos suvartojimo eksploatuojant transporto priemonės rodikliais, kurių siekiama pagal Reglamentą (ES) Nr. 510/2011;
- (9) pagal Reglamento (ES) Nr. 510/2011 13 straipsnio 3 dalį Komisija turi paskelbti ataskaitą apie galimybes gauti duomenis apie transporto priemonių ratų apibrėžtą jų plotą ir naudingąją apkrovą ir šių dydžių taikymą kaip naudingumo parametą nustatant savitąsias išmetamo CO₂ normas, kaip nustatyta Reglamento (ES) Nr. 510/2011 I priede pateiktose formulėse. Nors tie duomenys turimi, o potencialus jų naudojimas buvo įvertintas poveikio vertinime, padaryta išvada, kad nustatant 2020 m. tikslą lengvosios komercinės transporto priemonės būtų ekonomiškai efektyviau kaip naudingumo parametą toliau naudoti parengtos eksploatuoti transporto priemonės masė;
- (10) tikslinga toliau laikytis požiūrio, pagal kurį norma būtų nustatoma remiantis tiesine priklausomybe tarp lengvosios komercinės transporto priemonės naudingumo ir jam nustatytos išmetamo CO₂ normos, kaip išreikšta Reglamento (ES) Nr. 510/2011 I priede nustatytose formulėse, nes tai leidžia išsaugoti lengvųjų komercinių transporto priemonių rinkos įvairovę ir gamintojų pajėgumus tenkinti įvairius vartotojų poreikius, taip išvengiant nepagrįsto rinkos iškraipymo. Vis dėlto tikslinga

patikslinti tą požiūrį, kad jame atsispindėtų naujausi turimi duomenys apie naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių įregistravimą;

- (11) Komisija, atlikdama poveikio vertinimą, įvertino galimybę gauti transporto priemonės ratų apibrėžto jos ploto duomenis ir naudoti tuos duomenis kaip naudingumo parametą Reglamento (ES) Nr. 510/2011 I priede nustatytose formulėse. Remdamasi tuo vertinimu Komisija padarė išvadą, kad 2020 m. taikytinoje formulėje naudotinas naudingumo parametras turėtų būti masė;
- (12) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 443/2009 ⁽¹⁾ reikalaujama, kad Komisija atliktų poveikio vertinimą, siekdama peržiūrėti bandymų procedūras, kad jose tinkamai atsispindėtų realūs automobilių išmetamo CO₂ kiekio rodikliai. Reglamentu (ES) Nr. 510/2011 išplečiama bandymų procedūrų peržiūros apimtis, kad ji apimtų lengvasias komercines transporto priemones. Šiuo metu naudojamą procedūrą – naująją Europos važiavimo ciklą (NEDC) reikia iš dalies pakeisti siekiant užtikrinti, kad jis iš tiesų atspindėtų realias važiavimo sąlygas ir būtų išvengta pavojaus, jog realūs išmetamo CO₂ kiekiai ir suvartojamų degalų kiekiai bus nepakankamai įvertinti. Naują, realistiškesnę ir patikimesnę bandymų procedūrą reikėtų patvirtinti iškart, kai tai bus įmanoma. Darbas siekiant šio tikslo jau vykdomas Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijoje rengiant pasaulinę suderintą lengvųjų automobilių bandymų procedūrą (toliau - WLTP), tačiau dar nėra baigtas. Kad naujiems keleiviniams automobiliams ir naujoms lengvosios komercinės transporto priemonės nustatytas savitasis išmetamo CO₂ kiekis būtų kuo artimesnis normaliomis sąlygomis eksploatuojamo automobilio faktiškai išmetamam teršalų kiekiui, WLTP turėtų būti pradėta taikyti iškart, kai tai bus įmanoma. Atsižvelgiant į tas aplinkybes, Reglamento (ES) Nr. 510/2011 I priede nustatomos teršalų išmetimo normos 2020 m., matuojamos pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Komisijos reglamento (EB) Nr. 692/2008 ⁽²⁾ XII priedą. Kai bus iš dalies pakeistos bandymų procedūros, reikėtų pritaikyti Reglamento (ES) Nr. 510/2011 I priede nustatytas normas, kad gamintojams ir įvairių klasių transporto priemonėms būtų taikomi panašaus griežtumo reikalavimai. Atitinkamai Komisija turėtų atlikti patikimą NEDC procedūros ir naujosios WLTP procedūros bandymų ciklų koreliacijos tyrimą siekiant užtikrinti šių ciklų reprezentatyvumą realių vairavimo sąlygų atžvilgiu;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 variklių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 199, 2008 7 28, p. 1).

- (13) siekiant užtikrinti, kad realūs išmetamų teršalų kiekiai pasauliniu mastu būtų tinkamai atspindėti, o išmatuotos CO₂ vertės būtų tiksliai palyginamos, Komisija turėtų užtikrinti, kad tie bandymų procedūros elementai, kurie turi didelį poveikį matuojamam išmetamam CO₂ kiekiui, būtų tiksliai apibrėžti, kad gamintojai negalėtų pasinaudoti bandymų ciklo lankstumu. Turėtų būti išnagrinėti neatitiktimai tarp tipui patvirtinto išmetamo CO₂ kiekio ir siūlomų parduoti transporto priemonių išmetamo teršalų kiekio, įskaitant, apsvarstant galimybę taikyti eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikros procedūrą, kuria turėtų būti užtikrintas nepriklausomas siūlomų parduoti transporto priemonių reprezentatyvios imties bandymas, taip pat apsvarstant, kaip turi būti sprendžiami atvejai, kai įrodomas didelis skirtumas tarp bandymo metu nustatyto išmetamo CO₂ kiekio ir iš pradžių tipui patvirtinto išmetamo CO₂ kiekio;
- (14) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. nustatyti būdus, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl siūlomo veiksmo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (15) todėl Reglamentas (ES) Nr. 510/2011 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ;

1 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 510/2011 iš dalies keičiamas taip:

1. 1 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Šiuo reglamentu nustatomas nuo 2020 m. tikslas taikyti Sąjungoje įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinio išmetamo teršalų CO₂ kiekio normą – 147 g CO₂/km, matuojamą pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemones, bei pasitelkiant naujoviškas technologijas.“

2. 2 straipsnis papildomas šia dalimi:

„4. 4 straipsnis, 8 straipsnio 4 dalies b ir c punktai, 9 straipsnis ir 10 straipsnio 1 dalies a ir c punktai netaikomi gamintojui, kuris kartu su visomis su juo susijusiomis įmonėmis atsakingas už mažiau nei 1 000 per praėjusius kalendorinius metus Sąjungoje įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių.“

3. 11 straipsnio 3 dalies paskutinis sakinyš išbraukiamas.

4. 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

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

b) 2 dalies įžanginė dalis pakeičiama taip:

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

5. 13 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

b) 6 dalis iš dalies keičiama taip:

i) antra pastraipa išbraukiamas;

ii) ketvirta pastraipa pakeičiama šiomis dviem pastraipomis:

„Komisija įgyvendinimo aktais nustato koreliacijos parametrus, būtinus, kad būtų atspindėti visi savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti taikomos reguliuojamosios bandymų procedūros, nurodytos Reglamente (EB) Nr. 715/2007 ir Komisijos reglamente (EB) Nr. 692/2008 (*), pokyčiai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šio reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

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

(*) 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).“

6. 14 straipsnis papildomas šia dalimi:

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2014 m. vasario 26 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
M. SCHULZ

Tarybos vardu
Pirmininkas
D. KOURKOULAS

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

7. I priedo 1 punktą papildomas šiuo papunkčiu:

„c) Nuo 2020 m.:

Orientacinis savitasis išmetamo
CO₂ kiekis = $147 + a \cdot (M - M_0)$

Čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg);

M₀ = pagal 13 straipsnio 5 dalį nustatyta vertė.

a = 0,096.“

2 straipsnis

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