

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 2009.10.28
KOM(2009)593 galutinis

2009/0173 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų
normos pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių
išmetamo CO₂ kiekį**

{SEK(2009) 1454}

{SEK(2009) 1455}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

Pasiūlymo aplinkybės

- Pasiūlymo pagrindas ir tikslai

Vidaus rinka – tai erdvė be vidaus sienų, kurioje turi būti užtikrintas laisvas asmenų, paslaugų, prekių ir kapitalo judėjimas.

Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos, kuri Europos bendrijos vardu buvo patvirtinta 1993 m. gruodžio 15 d. Tarybos sprendimu 94/69/EB dėl Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos sudarymo¹, tikslas – stabilizuoti tokio lygio šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentraciją 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°C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Iš Tarpvyriausybės klimato kaitos komisijos (TKKK) ketvirtos vertinimo ataskaitos matyti, kad šį tikslą bus galima pasiekti tik tuomet, jei bendras šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetamas kiekis nustos didėti ne vėliau kaip 2020 m. 2007 m. kovo mėn. Europos Vadovų Taryba tvirtai įsipareigojo iki 2020 m. sumažinti bendrą Bendrijoje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 20 % (palyginti su 1990 m. lygmeniu) 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. Klimato ir energetikos priemonių pakete, dėl kurio buvo susitarta praeitų metų gruodžio mėn., šie tikslai buvo įtvirtinti įstatymų nuostatomis. Sprendime 406/2009/EB nustatoma, kad sektoriuose, kuriuose netaikomos ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemos nuostatos, įskaitant kelių transportą, vidutinis sumažinimas, palyginti su 2005 m. lygiais, turi būti 10 %. Šie įsipareigojimai be kita ko reiškia, kad visos valstybės narės turės žymiai sumažinti kelių transporto išmetamų teršalų kiekį.

Lengvasias komercines transporto priemones daugiausia naudoja verslo subjektai, įskaitant mažas ir vidutines įmones; šiuo metu lengvosios komercinės transporto priemonės sudaro maždaug 12 % automobilių parko. Lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis teikiamos paslaugos yra nepakeičiamos užtikrinant kasdienius žmonių poreikius. Kelių transportas turi didelę reikšmę užimtumui ir ekonominiam augimui daugelyje ES regionų. Tačiau naudojimasis transporto priemonėmis turi žymaus poveikio klimato kaitai. Registruojant visas nedidelės galios transporto priemonių parkui priskirtinas transporto priemones (keleivinius automobilius ir lengvasias komercines transporto priemones), lengvųjų komercinių transporto priemonių dalis šiame parke 1995–2007 m. nuolat didėjo. Lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis 2002–2007 m. vidutiniškai buvo sumažintas 0,4–0,5 % per metus, tačiau šis visiškai menkas degalų naudojimo efektyvumo padidėjimas neteko prasmės padidėjus transporto paklausai ir pradėjus gaminti didesnes transporto priemones. Nors išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekis 1990–2007 m. Europos Sąjungoje sumažintas apytiksliai 9 % ir su transportu nesusijusių sektorių išmetamų teršalų kiekis mažėja, tačiau transporto išmetamas CO₂ kiekis padidėjo 29 %. Nors transporto priemonių variklio technologija buvo gerokai patobulinta, visų pirma didinant degalų naudojimo efektyvumą, t. y. į aplinką išmetamas mažesnis CO₂ kiekis, tačiau didėjo transporto paklausa ir transporto priemonių dydis, todėl pažanga buvo

¹ OL L 33, 1994 2 7, p. 11.

pernelyg lėta, jeigu ji būtų vertinama atsižvelgiant į bendrą Bendrijos tikslą – kad naujas keleivinis automobilis vidutiniškai išmestų 120 g CO₂/km.

Šiuo pasiūlymu siekiama, kad nuo 2014 m. laipsniškai iki 2016 m. lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamas vidutinis CO₂ kiekis būtų sumažintas iki 175g CO₂/km. Šis pasiūlymas yra sudedamoji Komisijos pasiūlyto integruoto principo dalis ir juo prisidedama užtikrinant išmetamų teršalų kiekio sumažinimą 10g CO₂/km, kad būtų pasiektas Bendrijos tikslas dėl 120 g CO₂/km normos, kaip nustatyta Komunikate COM(2007) 19.

Pakoreguoti Bendrijos tikslus, susijusius su naujomis lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis, būtina norint išvengti vidaus rinkos susiskaidymo, kurį gali sukelti valstybių narių lygmeniu priimanamos skirtingos priemonės. Nustačius Bendrijos tikslus gamintojams suteikiamas tikrumas, jie gali patikimiau numatyti savo planus ir lanksčiau prisitaikyti prie reikalavimo sumažinti išmetamo CO₂ kiekį nei, kad šie dalykai būtų užtikrinami atskirais nacionaliniais sumažinimo tikslais.

Be to, nustatyti naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normas būtina siekiant išvengti reguliavimo nepakankamumo rizikos, kuri gali atsirasti, nes keleivinių automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių registracija iš dalies sutampa. Šiuo metu daugelis transporto priemonių, kurios patvirtinamos kaip keleiviniai automobiliai, registruojamos kaip lengvosios komercinės transporto priemonės dažnai siekiant pasinaudoti sumažintais mokesčiais arba kitomis fiskalinėmis paskatomis. Nors keleivinius automobilius reglamentuojančių teisės aktų (pvz., šio pasiūlymo) taikymo sritis susieta su transporto priemonės tipu pagal tipo patvirtinimo procedūrą (nesvarbu, kaip jos būtų įregistruotos), jeigu stigs lengvųjų komercinių transporto priemonių reglamentavimo, galėtų rasti didelę riziką, kad rinkoje didesni keleiviniai automobiliai bus pradėti tvirtinti kaip lengvosios komercinės transporto priemonės. Tai reikštų, kad šioms dideliu teršalų kiekiu išmetančioms transporto priemonėms nebūtų taikomos išmetamo CO₂ kiekio normos.

Šiuo reglamentu siekiama sukurti paskatas automobilių pramonei investuoti į naujas technologijas. Reglamente numatytomis priemonėmis intensyviai skatinamos ekologinės naujovės ir atsižvelgiama į būsimą technologijų plėtrą. Šiomis priemonėmis didinamas Europos pramonės konkurencingumas ir kuriama daugiau aukštos kokybės darbo vietų.

- Bendrosios aplinkybės

Komisija pirmąją Bendrijos Strategiją sumažinti automobilių išmetamą CO₂ kiekį priėmė 1995 m. Strategija buvo pagrįsta trimis pagrindiniais dalykais: savanoriškai automobilių pramonės prisiimtais įsipareigojimais sumažinti keleivinių automobilių išmetamų teršalų kiekį, gerinti vartotojų informavimą ir fiskalinėmis priemonėmis teikti pirmenybę mažai degalų naudojančioms automobiliams.

Aplinkos taryba 2000 m. spalio 10 d. savo išvadose paprašė Komisijos išnagrinėti lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo priemones. 2007 m. vasario 7 d. Komisija priėmė du komunikatus: Komunikatą dėl Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatų ir Komunikatą dėl konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistemos 21-ajame amžiuje CARS21 (toliau – komunikatai). Komunikatuose pabrėžiama, kad Bendrijos tikslo, kad nauji automobiliai vidutiniškai išmestų 120 g CO₂/km, neįmanoma pasiekti iki 2012 m., jeigu nebus imtasi papildomų priemonių. Todėl siekiant Bendrijos tikslų komunikatuose siūloma laikytis

integruoto principo ir paskelbta apie Komisijos ketinimą pasiūlyti teisės aktų Bendrijos tikslui pasiekti, t. y. visų pirma nustatyti privalomą įpareigojimą tobulinant transporto priemonės variklio technologijas sumažinti išmetamą CO₂ kiekį tiek, kad naujas automobilis vidutiniškai išmestų 130 g CO₂/km, ir dar 10 g CO₂/km ar kitu ekvivalentu, jeigu tai būtina dėl techninių priežasčių, išmetamą CO₂ kiekį sumažinti naudojant kitas technologines naujoves. Tokioms priemonėms priskiriama ir pažanga didinant degalų vartojimo efektyvumą lengvosiose komercinėse transporto priemonėse.

Komunikatuose pabrėžiama, kad teisės aktais, kurių pagrindu bus įgyvendinamos automobilių parkui taikomos vidutinės normos, turėtų būti užtikrinta, kad atsižvelgiant į Europos automobilių gamintojų įvairovę mažinimo normos būtų tvarios ir nešališkos konkurencijos bei socialiniu požiūriu, taip pat turėtų būti užkirstas kelias nepateisinamam automobilių gamintojų tarpusavio konkurencijos iškreipimui. Teisės aktai turėtų derėti su Bendrijos tikslais mažinti išmetamų teršalų kiekį.

2007 m. gegužės mėn. Konkurencingumo taryba parėmė Komisijos siūlomą „integruotą požiūrį, kaip sumažinti motorinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį“ bei pabrėžė, „kad visi dalyviai turi prisidėti prie klimatui žalingų išmetamųjų dujų kiekio mažinimo“².

Be to, 2007 m. birželio 28 d. Taryba paragino Komisiją pateikti pasiūlymą, kuriuo būtų mažinamas lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis³.

- Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos

Direktyva 2004/3/EB⁴, iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 70/156/EEB ir 80/1268, susijusias su N1 kategorijos transporto priemonių išmetamųjų anglies dioksido dujų kiekio matavimu ir degalų suvartojimu.

- Derėjimas su kitomis Europos Sąjungos politikos sritimis ir tikslais

Pasiūlymas atitinka visus tris Lisabonos strategijos ramsčius, kadangi griežtesni taršos CO₂ ir degalų vartojimo efektyvumo reikalavimai turėtų paskatinti naujų aplinkai mažiau kenksmingų technologijų sukūrimą ir taikymą, taigi atitinkamai būtų paskatintas aukštos pridėtinės vertės technologijų bei transporto priemonių eksportas į besiformuojančias rinkas, kuriose trūkta naftos, taip pat atsirastų paskatų Europoje kurti darbo vietas aukštos kvalifikacijos darbuotojams.

Be to, pasiūlymu papildoma 2006 m. birželio mėn. Europos Vadovų Tarybos priimta atnaujinta Tvaraus vystymosi strategija prisidedant prie tvaresnio judumo. Esant tvaresnei transporto sistemai, siekti kitų tvarios plėtros tikslų būtų lengviau. Transportas, klimato kaita, visuomenės sveikata, gamtos išteklių apsauga ir energijos vartojimas susiję ypač tampriai.

Pasiūlymo tikslais taip pat būtų prisidedama prie Bendrijos siekio išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį iki 2020 m. sumažinti bent 20 %, nes transporto išmetamų teršalų kiekis sudaro didelę tų ekonomikos sektorių, kurie neįtraukti į ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemą, išmetamų teršalų dalį. Pasiūlymas taip pat dera su

² Konkurencijos tarybos išvados, priimtose 2007 m. gegužės 21–22 d. 2007 (9671/07).

³ Aplinkos tarybos išvados, priimtose 2007 m. birželio 28 d. (11483/07).

⁴ Direktyva 2004/3/EB, OL L 49, 2004 2 19, p. 36.

Reglamentu (EB) Nr. 443/2009, nustatančiu keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio normas, ir jį papildo.

Priėmus pasiūlymą bus nustatyta konkreti tikslų įgyvendinimo priemonė, taigi ES sustiprins savo kaip kovos su klimato kaita lyderės poziciją artėjant Jungtinių Tautų klimato kaitos konferencijai, kuri įvyks Kopenhagoje 2009 m. gruodį.

1. KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

- Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Konsultacijų metodai, pagrindiniai tiriamieji sektoriai ir bendras respondentų apibūdinimas

Organizuojant konsultacijų procesą su suinteresuotosiomis šalimis buvo surengtos viešos konsultacijos internete ir sukviesti du suinteresuotųjų šalių posėdžiai.

- 2007 m. gegužės ir birželio mėnesiais buvo surengtos viešosios konsultacijos internete, kuriomis siekta surinkti visų suinteresuotųjų šalių ir visuomenės atstovų nuomones apie persvarstytos strategijos sumažinti nedidelės galios transporto priemonių išmetamą CO₂ kiekį įgyvendinamą. Į šią strategiją buvo įtrauktos priemonės, kuriomis siekiama sumažinti lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamą teršalų kiekį. Didžioji dalis atsakymų, kurie buvo surinkti vykstant konsultacijoms, pateikiama:

http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm

- Siekdama papildyti internete vykusias konsultacijas Komisija organizavimo du suinteresuotųjų šalių posėdžius – 2008 m. rugsėjo 2 d. ir 2009 m. kovo 9 d. Šiuose posėdžiuose suinteresuotosios šalys, tiesiogiai susijusios su rengiamais teisės aktais (automobilių pramonės atstovai, tiekėjai, nevyriausybinės aplinkos organizacijos, socialiniai partneriai, vartotojai ir valstybės narės) galėjo išdėstyti savo nuomones. Abiejų posėdžių santraukos pateikiamos poveikio vertinimo, kuris pridedamas prie pasiūlymo, II priede ir III priede.

Be to, buvo atliktas nepriklausomas tyrimas, kuriuo siekta išsiaiškinti galimus nedidelės galios transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo teisinio reguliavimo principus, ir parengta studija, kurią sudaro dvi ataskaitos: „Teisės aktų, kuriais reguliuojamas lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamas CO₂ kiekis, pasirinkčių vertinimas“⁵ ir „Su keleivinių automobilių ir automobilinių furgonų išmetamu CO₂ kiekiu susijusių ilgalaikių tikslų vertinimas“⁶. Tyrimas atliktas pagal bendrąjį susitarimą ENV.C.5/FRA/2006/0071 (Užsakymas atlikti darbą ENV C5/GK/ak/D(2007)17850) ir jis buvo projekto „Reguliavimo galimybių sumažinti automobilių išmetamą CO₂ kiekį poveikis, visų pirma automobilių gamintojams“ dalis. Kitų politikos pasirinkimo galimybių nagrinėjimas grindžiamas šio tyrimo išvadomis.

Vertinant skirtingas galimas pasirinktis, kuriomis galima reguliuoti lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamą CO₂ kiekį, visų pirma jas vertinant teisės aktų pobūdžio,

⁵ Ši ataskaita pateikiama svetainėje „Europa“ įjungus šį saitą:
http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf

⁶ Ši ataskaita pateikiama svetainėje „Europa“ įjungus šį saitą:
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20norms.pdf>

tikėtino nepageidaujamo poveikio ir įtakos konkurencijai automobilių rinkose, pasauliniam pramonės konkurencingumui ir pasekmių aplinkai atžvilgiais, buvo atsižvelgta į suinteresuotųjų šalių pastabas. Siekiant įvertinti įvairias turimas pasirinktis, įskaitant tuos atžvilgius, apie kuriuos buvo kalbėta surengus konsultacijas (viešuose svarstymuose dalyvavo išorės rangovas) buvo atliktas nepriklausomas tyrimas.

Atsakymų santrauka ir kaip į juos atsižvelgta

Į informaciją, surinktą konsultuojantis su suinteresuotosiomis šalimis, atsižvelgta rengiant siūlomos sistemos projektą. Išsami informacija apie tai pateikiama poveikio vertinimo ataskaitoje, pridedamoje prie šio pasiūlymo.

- Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Susijusios mokslo ir (arba) specialiųjų žinių sritys

1) Automobilių pramonės, įskaitant gamintojus, specialiosios žinios ir 2) išorės konsultantų specialiosios modeliavimo srities žinios.

Naudoti metodai

Modeliavimas taikant formalius matematinius modelius ir statistiniais duomenimis pagrįsti skaičiavimai.

Pagrindinės organizacijos ir (arba) ekspertai, su kuriais konsultuotasi

Valdžios institucijos, pramonės sektorių asociacijos, prekybos organizacijos, aplinkos organizacijos, vartotojų organizacijos ir išorės konsultantai.

Gautų ir panaudotų patarimų santrauka

Išorės konsultanto patarimais remtasi vertinant įvairių politinių alternatyvų šio pasiūlymo tikslams pasiekti poveikį. Šios alternatyvos ir jų poveikis aprašytas prie šio pasiūlymo pridedamame poveikio vertinime.

Priemonės, kuriomis viešai skelbtos ekspertų išvados

Poveikio vertinimui pagrįsti atliktas tyrimas ir anksčiau atlikti susiję darbai bus paskelbti šioje svetainėje:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

- Poveikio vertinimas

Poveikio vertinime buvo nagrinėjamos penkios pagrindinės pasirinktys:

Svarstant pirmas dvi pasirinktis reikėjo brėžti linijinę kreivę, pagal kurią tam tikro automobilio išmetamo CO₂ norma būtų nustatoma atsižvelgiant į automobilio „naudingumą“ (masę), kad 1) 2012 m. ir 2) 2013–2015 m. naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetama vidutinė norma būtų 175 g CO₂/km.

Kitos dvi pasirinktys buvo pagrįstos ta pačia norma (175 g CO₂/km) ir taikytinos tais pačiais metais (atitinkamai 2012 m. ir 2013–2015 m.), tačiau buvo grindžiamos linijine kreive, apibrėžiančia CO₂ vertę atsižvelgiant į kitą „naudingumą“, t. y. bendrąjį transporto priemonės plotą.

Pagal penktą, t. y. paskutinę pasirinktį, gamintojams būtų nustatomas reikalavimas užtikrinti sumažinimą tam tikra procentais išreikšta verte ir šis sumažinimas turėtų būti tokio dydžio, kad 2012–2015 m., palyginti su 2007 m. padėtimi, būtų įgyvendinta 175 g CO₂/km norma.

Poveikio vertinime buvo aptartos skirtingos lanksčiosios priemonės, įskaitant automobilių parko vidurkio apskaičiavimą ir susivienijimų (angl. *pool*) sudarymą bei atitikties užtikrinimo priemonės. Be penkių politikos pasirinkčių, taip pat buvo išnagrinėti keli ilgalaikio tikslo (iki 2020 m.) užtikrinti normą nuo 160 iki 125 g CO₂/km lygiai.

Visapusiškai apsvaistytas tikėtinas ekonominis ir socialinis poveikis bei poveikis aplinkai. Išsamus alternatyvų vertinimas išdėstytas poveikio vertinime, pateikiamame su pasiūlymu, kuris bus skelbiamas šioje svetainėje:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm

- Siūlomos priemonės santrauka

Pasiūlymu tęsiama Bendrijos strategija mažinti nedidelės galios transporto priemonių išmetamą CO₂ kiekį ir papildo Reglamentą (EB) Nr. 443/2009 (reglamentas, kuriuo nustatomos naujų keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio normos). Pasiūlymu siekiama sumažinti nedidelės galios transporto priemonių poveikį klimatui ir tuo tikslu užtikrinanti, kad

laipsniškai, pradedant nuo 2014 m. sausio 1 d., naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurios registruojamos Bendrijoje, vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis neviršytų 175 g CO₂/km. Visos naujos lengvosios komercinės transporto priemonės šią normą turi atitikti nuo 2016 m.

Data, nuo kurios lengvosioms komercinėms transporto priemonėms būtų taikoma išmetamo CO₂ kiekio norma, dera su laikotarpiu, per kurį Komisija ketina priimti pasiūlymą dėl reglamento, kuriame būtų nustatytos keleiviniams automobiliams nuo 2012 m. taikytinos panašios normos. Vadinas, lengvosioms komercinėms transporto priemonėms taikoma norma įsigalios 2014 m. Atsižvelgiant į Reglamente (EB) Nr. 443/2009 nustatytą ilgalaikį tikslą, t. y. 2020 m. taikyti 95 g/km normą, šiame pasiūlyme lengvosioms komercinėms transporto priemonėms nustatyta nuo 2020 m. taikytina 135 g/km norma, jei, remiantis atnaujintais poveikio vertinimo rezultatais, bus patvirtinta, kad tai įmanoma.

Pagrindiniai pasiūlymo aspektai:

- pasiūlymas bus taikomas N1 kategorijos transporto priemonėms, kurių etaloninė masė neviršija 2 610 kg ir kurių tipo patvirtinimo galiojimas pratęsiamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalį. Tokios pačios etaloninės masės N2 ir M2 kategorijų transporto priemonės, atitinkančius pirmiau nurodytus kriterijus, bus įtrauktos į stebėsenos programą, o ar joms taikyti visą sistemą, bus nuspręsta atliekant peržiūrą;
- pasiūlyme nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių savitosios išmetamo CO₂ kiekio normos, kurios galioja Bendrijoje ir kurios apibrėžiamos atsižvelgiant į šių transporto priemonių masę. Normos kasmet bus taikomos kiekvieno gamintojo, kuris yra registruotas ES, naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamam savitajam vidutiniškam CO₂ g/km kiekiui. Siekdamį laikytis normų gamintojai gali sudaryti susivienijimą. Jeigu du ar daugiau gamintojų sudarytų susivienijimą, siekiant nustatyti, ar laikomasi normų, šis susivienijimas būtų laikomas vienu gamintoju;
- pasiūlyme numatytos paskatos kuo anksčiau rinkai teikti mažai teršalų išmetančias lengvasias komercines transporto priemones laikinai suteikiant už jas papildomų kreditų (angl. *super-credits*).
- į pasiūlymą įtrauktos ekologinių naujovių (t. y. technologija, kuria mažinamas tas išmetamas CO₂ kiekis, kuris nesurenkamas atliekant bandymo ciklą, kurio metu matuojamas išmetamas CO₂ kiekis) skatinimo nuostatos. Ši nuostata reiškia, kad naudojant naujoviškas technologijas vidutinį CO₂ kiekį, kurį vykdydamas veiklą išmeta gamintojas, galima sumažinti ne daugiau kaip 7 g/km, remiantis nepriklausomais patikrintais duomenimis;
- valstybės narės bus įpareigosotos rinkti duomenis apie jų teritorijose registruojamas naujas lengvasias komercines transporto priemones ir pranešti šiuos duomenis Komisijai, kad ši galėtų įvertinti, kaip laikomasi nustatytų normų;
- jeigu gamintojas normos nesilaikys, jis privalės mokėti mokestį už viršytą taršos normą. Mokestis bus apskaičiuojamas padauginant CO₂ gramų/km skaičių, kuriuo gamintojas viršijo jam nustatytą normą, iš užregistruotų naujų automobilių skaičiaus ir iš tiems metams nustatytos nuobaudos už viršytą taršos normą (ši nuobauda apskaičiuojama kaip metų ir dydžio, kuriuo buvo viršyta norma, funkcija);

- pasiūlyme nustatomi alternatyvūs išmetamųjų teršalų sumažinimo tikslai gamintojams, kurių pagamintų transporto priemonių kalendoriniais metais Europos Sąjungoje įregistruojama mažiau kaip 22 000 vienetų;
- normos pagal reglamentą nustatomos remiantis geriausiomis turimomis žiniomis, visų pirma susijusiomis su automobilių parko vystymosi prognozėmis nuo dabar iki 2014m. „savosios masės didėjimo“ atžvilgiu.

2. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

- Teisinis pagrindas

EB Sutarties 175 straipsnis yra tinkamas pagrindas, nes pagrindinis šio pasiūlymo tikslas – užtikrinti aukštą sveikatos ir aplinkos apsaugos lygį sumažinant vidutinį lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį;

- Subsidiarumo principas

Subsidiarumo principas taikomas tik tuomet, jei pasiūlymas nepriklauso išimtinai Bendrijos kompetencijai.

Šio pasiūlymo tikslų valstybės narės negali pasiekti tinkamai dėl šių priežasčių:

kadangi reikia užkirsti kelią prekybos kliūčių vidaus rinkoje formavimuisi, kadangi klimato kaita yra tarpvalstybinė problema ir kadangi skiriasi valstybių narių nustatytos vidutinės išmetamo CO₂ kiekio normos naujoms lengvosios komercinės transporto priemonės, valstybės narės nesugebėtų įgyvendinti nacionalinių priemonių taip, kad visoje ES būtų užtikrinamas vidutinis išmetamas 175 g CO₂/km kiekis.

Pasiūlyme iškeltus tikslus galima lengviau pasiekti veikiant Bendrijos lygmeniu, kadangi:

suderintos priemonės mažinti lengvųjų komercinių transporto priemonių poveikį klimato kaitai būtų geriausiai įgyvendintos priėmus Bendrijos lygmens teisės aktus. Šių automobilių išmetamo CO₂ kiekio normas priėmus Bendrijos lygmeniu, būtų užkirstas kelias vidaus rinkos skaidymui, gamintojai turėtų daugiau galimybių įgyvendinti jų naujų automobilių parkui privalomas CO₂ mažinimo normas visoje Bendrijoje, o ne specifinėmis strategijomis siekti taršos mažinimo normų atskirose valstybėse narėse.

Pasiūlyme nustatomos tik normos gamintojams, kad jie užtikrintų, jog naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių parkas vidutiniškai išmestų 175 g CO₂/km, tačiau pasiūlyme nenustatomos papildomos priemonės (pvz., finansinės paskatos), kurias galėtų taikyti valstybės narės ir kuriomis būtų galima prisidėti siekiant bendro tikslo – sumažinti kelių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį.

Todėl pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

- Proporciningumo principas

Pasiūlymas atitinka proporciningumo principą dėl šių priežasčių:

pasiūlyme nustatomi tik tai, kas būtina siekiant užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą ir garantuoti aukštą aplinkos apsaugos lygį;

pasiūlymas atitinka bendrą ES uždavinį – pasiekti Kioto protokole numatytus ES tikslus ir jame nustatomos konkurencijos ir socialiniu požiūriu nešališkos tvaraus taršos mažinimo normos, kurios yra nešališkos įvairiems Europos automobilių gamintojams ir kurias taikant neiškraipoma automobilių gamintojų konkurencija;

pasiūlyme numatoma įgyvendinti kontrolės sistema, kuri ganėtinai panaši į tą sistemą, kurią valstybės narsės taiko keleiviniams automobiliams ir kuri pasirodė esanti labai veiksminga vėliau įgyvendinant CO₂ ir automobilių strategiją.

- Priemonės pasirinkimas:

Siūloma priemonė – reglamentas.

Kitos priemonės būtų netinkamos dėl šių priežasčių:

reglamentas buvo pasiūlytas išsamiai išnagrinėjus tas pasirinktis, kurias galima rinktis siekiant užtikrinti, kad būtų sumažintas lengvųjų komercinių transporto priemonių Europos Sąjungoje išmetamų vidutinis savitasis teršalų kiekis. Šio tipo priemonė buvo pasirinkta taikyti keleiviniams automobiliams, todėl būtų tikslinga ją taikyti lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, kad būtų sukurta nuosekli teisės aktų sistema, kuria būtų įgyvendinamas integruotas principas;

manoma, kad reglamentas yra tinkama teisinė priemonė siekiant užtikrinti reikalavimų laikymąsi, kurios nereikia perkelti į valstybių narių nacionalinę teisę. Bendrijos tikslas galioja visai Bendrijai. Todėl būtina užtikrinti, kad visose valstybėse būtų taikomas narėse vienodas principas. Be to, suderintas principas būtinas vengiant konkurencijos iškraipymo, kuris gali neigiamai paveikti vidaus rinką.

- Poveikis biudžetui

Pasiūlytas reglamentas būtų įgyvendinamas kartu su Reglamentu (EB) Nr. 443/2009 dėl keleivinių automobilių išmetamo CO₂, nes abu teisės aktai yra gana panašūs, pvz., abiejuose nustatomas reikalavimas kontroliuoti, kaip gamintojai siekia jiems nustatytą CO₂ sumažinimo normų ir, jeigu reikia, administruoti nuobaudas už viršytą išmetamą teršalų kiekį, kurios numatytos teisės aktuose. Išlaidos, kurios jau numatytos pagal *LIFE+* programą, laikomos pakankamomis, visų pirma dėl lengvųjų komercinių transporto priemonių riboto dydžio rinkos, palyginti su keleivinių automobilių rinka. Todėl šiam naujam pasiūlymui dėl nedidelės galios transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nereikia skirti papildomų finansinių išteklių.

- Galiojančių teisės aktų panaikinimas

Priėmus šį pasiūlymą galiojantys teisės aktai nebus panaikinti.

3. PAPILDOMA INFORMACIJA

- Persvarstymo, keitimo, laikino galiojimo sąlyga

Į pasiūlymą įtraukta persvarstymo sąlyga.

- Europos ekonominė erdvė.

Siūlomas teisės aktas yra susijęs su Europos ekonomine erdve, todėl turėtų būti taikomas ir jai.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 175 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonominių ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁷,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁸,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos⁹,

kadangi:

- (1) Jungtinių Tautų Bendrąją klimato kaitos konvenciją, kuri Europos bendrijos vardu patvirtinta 1993 m. gruodžio 15 d. Tarybos sprendimu 94/69/EB dėl Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos sudarymo¹⁰, siekiama stabilizuoti tokių 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 C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Iš Tarpvyriausybinės klimato kaitos komisijos (TKKK) ketvirtos vertinimo ataskaitos matyti, kad šį tikslą bus galima pasiekti tik tuomet, jei bendras šiltnamio efektą sukeliančių išmetamų 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. lygmeniu) 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) Siekiant užtikrinti būtiną išmetamų teršalų kiekio sumažinimą, politikos kryptys ir priemonės valstybės narės ir Bendrijos lygmeniu turėtų būti įgyvendinamos visuose

⁷ OL C , p.

⁸ OL C , , p. .

⁹ OL C , , p. .

¹⁰ OL L 33, 1994 2 7, p. 11.

Bendrijos 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 emisijas¹¹ 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 ir iš dalies keičiančioje Tarybos direktyvą 96/61/EB¹² nustatytos ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo leidimų prekybos sistemos reikalavimai, įskaitant kelių transportą. Kelių transportas – antras pagal dydį taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis sektorius Bendrijoje, ir jame išmetamų teršalų kiekis, įskaitant lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamą kiekį, nuolat didėja. Jeigu kelių transporto išmetamų teršalų kiekis nesiliaus didėjęs, tada šis sektorius gali sužlugdyti kitų sektorių pastangas stabdyti klimato kaitą.

- (3) Bendrijos tikslai, kuriuos ji išskėlė naujų kelių transporto priemonių atžvilgiu, gamintojams suteikia tikrumo planuojant ir leidžia lankstesnėmis priemonėmis laikytis išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų, nei kad to būtų siekiama išskėlus atskirus nacionalinius išmetamų teršalų kiekio sumažinimo 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.
- (4) Savo 2007 m. vasario 7 d. komunikatuose „Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai“¹³ ir „Konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje – Komisijos pozicija dėl CARS 21 aukšto lygio grupės galutinės ataskaitos“¹⁴, Komisija pabrėžė, kad be papildomų priemonių iki 2012 m. nepavyks pasiekti Bendrijos tikslo, kad visi nauji keleiviniai automobiliai vidutiniškai išmestų 120 g CO₂/km.
- (5) Šiuose komunikatuose pasiūlyta Bendrijos tikslo – t. y. kad iki 2012 m. nauji Bendrijoje registruojami keleiviniai automobiliai vidutiniškai išmestų 120 g CO₂/km – siekti integruotai: nustatyti, kad visuose naujuose automobiliuose 130 g CO₂/km norma būtų tobulinant transporto priemonės variklio technologiją, o dar 10 g CO₂/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.
- (6) Nuostatos, kuriomis įgyvendinamos lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos, turėtų būti suderinamos su teisės aktais, kuriais diegiamos naujų keleivinių automobilių parko išmetamų teršalų normos, nustatytos 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 443/2009, nustatančiame naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį.

¹¹ OL L 140, 2009 6 5, p. 136.

¹² OL L 275, 2003 10 25, p. 32.

¹³ COM(2007) 19 galutinis.

¹⁴ COM (2007) 22 galutinis.

- (7) Teisės aktais, kuriais nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių parko išmetamų teršalų vidutinės normos, turėtų būti užtikrinta, kad išmetamų teršalų normos būtų konkurencijos atžvilgiu 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 Bendrijos 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.
- (8) Siekiant išlaikyti įvairovę lengvųjų komercinių priemonių rinkoje ir jos gebėjimą tenkinti įvairius vartotojų poreikius, lengvosios komercinės transporto priemonės taikomos CO₂ normos turėtų būti nustatomos pagal tiesinę priklausomybę nuo transporto priemonių naudingumo. Naudingumui apibrėžti masė yra tinkamas parametras, nes jis susijęs su dabar išmetamų teršalų kiekiu, todėl atsižvelgiant į masę suskaičiuotos normos 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 (tarpvėžės pločio ir važiuoklės bazės sandauga) ir naudingąją apkrovą, kad būtų lengviau ilgainiui įvertinti naudingumu grindžiamą principą.
- (9) 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 Reglamento (EB) Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalį, atsižvelgdama į techninį ir ekonominį tokio įtraukimo poveikį.
- (10) 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 Bendrijos rinkoje.
- (11) Siekiant užtikrinti suderinamumą su Reglamentu (EB) Nr. 443/2009 ir išvengti piktnaudžiavimo, norma turėtų būti taikoma naujoms lengvosios komercinės transporto priemonės, kurios pirmą kartą įregistruojamos Bendrijoje ir kurios anksčiau nebuvo registruotos ne Bendrijoje, išskyrus tam tikrą laikotarpį.
- (12) 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatančia motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus¹⁵, 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

¹⁵ OL L 263, 2007 10 9, p.1.

atsakingas tas pats subjektas, kuris atsakingas už visus tipo patvirtinimo proceso pagal tą direktyvą aspektus bei už produkcijos atitiktį.

- (13) Gamintojai turėtų turėti galimybių patys spręsti, kaip įvykdyti šiuo reglamentu jiems nustatomas normas, ir jiems turėtų būti leista skaičiuoti vidutinį jų naujų transporto priemonių parko išmetamų teršalų kiekį, o ne taikyti CO₂ normas kiekvienai atskirai transporto priemonei. Todėl gamintojai turėtų užtikrinti, kad visų Bendrijoje 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 2016 m. Tai dera su Reglamente 443/2009 nustatytais terminais ir laipsninio taikymo laikotarpiu.
- (14) Siekiant užtikrinti, kad mažiems ir tam tikrą rinkos nišą užpildantiems gamintojams nustatytos normos tinkamai atitiktų tokių gamintojų ypatybes ir kad jos būtų suderinamos su gamintojų galimybėmis mažinti išmetamus teršalus, turėtų būti nustatomos pakaitinės išmetamų teršalų mažinimo normos, kurias nustatant atsižvelgiama į atitinkamo gamintojo transporto priemonių technologinį potencialą mažinti jų savitąjį išmetamo CO₂ kiekį ir derančias su atitinkamų rinkos segmentų specifiką. 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.
- (15) Bendrijos strategijoje sumažinti keleivinių automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamą CO₂ kiekį buvo nustatytas integruotas principas, kuriuo siekiama iki 2012 m. įgyvendinti Bendrijos tikslą dėl 120 g CO₂/km normos, ir pateikta ilgesnės trukmės didesnio išmetamų teršalų mažinimo vizija. Reglamente (EB) Nr. 443/2009 sukonkretinamas šis siekis nustatant ilgalaikį tikslą, kad naujo automobilių parko išmetamas vidutinis CO₂ kiekis būtų sumažintas iki 95 g CO₂/km. Siekiant užtikrinti, kad minėto požiūrio būtų laikomasi ir suteikti pramonei daugiau planavimo tikrumo, turėtų būti nustatytas ilgalaikis lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo savitojo CO₂ kiekio tikslas 2020 m.
- (16) Siekiant suteikti lankstumo gamintojams laikantis šiuo reglamentu jiems nustatytų išmetamų teršalų normų jie gali susitarti viešai, skaidriai ir be diskriminacijos sudaryti susivienijimą. Jeigu sudaromas susivienijimas, pavienių gamintojų normos turėtų būti pakeičiamos bendra norma, kurią turi pasiekti visi susivienijimo nariai bendrai.
- (17) Siekiant užtikrinti, kad šiuo reglamentu nustatytos normos būtų vykdomos, būtinos patikimai veikiančios atitikties užtikrinimo priemonės.
- (18) Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių savitasis išmetamo CO₂ kiekis matuojamas remiantis Bendrijoje suderintu pagrindu pagal 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (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 prieigos¹⁶ nustatytą metodiką.

¹⁶ OL L 171, 2007 6 29, p.1.

Siekiant kuo labiau sumažinti su šia sistema susijusią administravimo našta, vykdymas turėtų būti vertinamas pagal valstybių narių renkamus ir Komisijai pateikiamus duomenis apie naujų automobilių registravimą Bendrijoje. Kad vykdymo vertinimui pateikiami duomenys būtų palyginami, šių duomenų rinkimo ir pateikimo taisyklės turėtų būti kuo labiau suderintos.

- (19) 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. Reikėtų Bendrijos standartų duomenų bazės, skirtos atitikties liudijimų duomenims. Ji turėtų būti naudojama kaip vienas bendras nuorodų šaltinis, sudarant valstybėms narėms sąlygas lengviau tvarkyti registracijos duomenis naujai registruojant transporto priemones.
- (20) Bendrijos lygmeniu turėtų būti vertinama, kaip gamintojai vykdo šiuo reglamentu nustatytas normas. Gamintojai, kurių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija šiuo reglamentu leidžiamas normas, turėtų mokėti mokestį už viršytą taršos normą už kiekvienus kalendorinius metus, pradedant 2014 m. sausio 1 d. Mokestis turėtų būti apskaičiuojamas atsižvelgiant į tai, kiek gamintojai viršijo jiems nustatytą normą. Siekiant užtikrinti suderinamumą minėto mokesčio sistema turėtų būti panaši į nustatytąją Reglamente (EB) Nr. 443/2009. Sumos, surenkamos iš mokesčių už viršytą taršos normą, turėtų būti laikomos Europos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis.
- (21) Bet kurios nacionalinės priemonės, kurias valstybės narės gali taikyti arba įvesti vadovaudamosi Sutarties 176 straipsniu, atsižvelgiant į šio reglamento tikslą ir šiuo reglamentu nustatytas procedūras, neturėtų nustatyti papildomų arba griežtesnių nuobaudų gamintojams, kurie nesilaiko šiuo reglamentu jiems nustatytų normų.
- (22) Šis reglamentas neturėtų kliudyti visapusiškai taikyti Bendrijos konkurencijos taisyklių.
- (23) Reikėtų apsvarstyti naujus ilgalaikio tikslo įgyvendinimo modalumus, ypač kreivės nuolydį, naudingumo parametρά ir mokesčio už viršytą taršos normą sistemą.
- (24) Kelių transporto priemonių išmetamas CO₂ kiekis ir jų suvartojamų degalų kiekis yra labai susiję su transporto priemonių važiavimo greičiu. Be to, kadangi lengvųjų komercinių transporto priemonių greitis neribojamas, gali būti, kad dėl didžiausio greičio vyksta tam tikra konkurencija, todėl gali būti pradėtos naudoti pernelyg aukštos pavaros, dėl kurių važiuojant lėčiau kuras naudojamas neefektyviai. Todėl tikslinga išnagrinėti, ar į Direktyvos 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse Bendrijoje taikymo sritį įmanoma įtraukti lengvasias komercines transporto priemones, kurioms taikomas šis reglamentas.

- (25) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti tvirtinamos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką¹⁷.
- (26) Visų pirma Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai atsižvelgus į šio reglamento taikymo patirtį iš dalies keisti stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimus, nustatyti mokesčių už viršytą taršos normą surinkimo metodus, priimti išsamias nuostatas dėl nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo tam tikriems gamintojams ir pritaikyti I priedą, siekiant atsižvelgti į Bendrijoje įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių masės raidą ir į visus reguliuojamosios bandymų procedūros savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti, nustatytos Reglamente (EB) Nr. 715/2007, pokyčius. Kadangi tos priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas jį papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti priimanamos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje nustatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (27) Kadangi siūlomų veiksmų tikslo valstybės narės pavieniui negali deramai pasiekti, ir kadangi dėl siūlomo veiksmo apimties bei poveikio to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsni **Dalykas ir tikslai**

1. Šiuo reglamentu nustatomi naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių eksploatacinių charakteristikų reikalavimai atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį. Šiuo reglamentu nustatoma, kad naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamas vidutinis CO₂ kiekis yra 175 g CO₂/km, ir kad ši norma turi būti pasiekta patobulinus transporto priemonių technologiją, kaip matuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemones, bei panaudojant naujoviškas technologijas.
2. Šiame reglamente nustatoma, kad nuo 2020 m. naujų Bendrijoje registruojamų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinis išmetamas CO₂ kiekis yra 135 g/km.

2 straipsnis **Taikymo sritis**

1. Šis reglamentas taikomas Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtos N1 kategorijos variklinėms transporto priemonėms, kurių etaloninė masė neviršija 2 610 kg ir kurioms tipo patvirtinimas išplečiamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalį („lengvosios komercinės transporto priemonės“), bei Bendrijoje

¹⁷ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

registruojamoms pirmą kartą ir kurios anksčiau nebuvo registruotos už Bendrijos ribų („naujos lengvosios komercinės transporto priemonės“).

2. Ankstesnė registracija už Bendrijos ribų, atlikta mažiau nei prieš tris mėnesius iki registracijos Bendrijoje, neįskaičiuojama.
3. Šis reglamentas netaikomas specialios paskirties transporto priemonėms, kaip apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB II priedo 5 punkte.

3 straipsnis **Apibrėžtys**

Šiame reglamente taikomos šios apibrėžtys:

- (a) „vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis“ gamintojo atžvilgiu – visų to gamintojo pagamintų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių savitojo išmetamo CO₂ kiekio vidurkis;
 - (b) „atitikties liudijimas“ – Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnyje nurodytas liudijimas¹⁸;
 - (c) „sukomplektuota transporto priemonė“ – transporto priemonė, kuriai tipo patvirtinimas suteiktas užbaigus pakopinį tipo patvirtinimą pagal Direktyvą 2007/46/EB;
 - (d) „gamintojas“ – asmuo arba įstaiga, atskaitingi patvirtinimo institucijai už visus EB tipo patvirtinimo tvarkos pagal Direktyvą 2007/46/EB aspektus, ir atsakingi už produkcijos atitikties užtikrinimą;
 - (e) „masė“ – parengtos eksploatuoti transporto priemonės masė su kėbulu, kuri nurodyta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.6 skirsnyje;
 - (f) „savitasis išmetamo CO₂ kiekis“ – lengvosios komercinės transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis, išmatuotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir atitikties liudijime pažymėtas kaip išmetamo CO₂ masė (bendra);
 - (g) „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 CO₂ kiekis;
4. 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

¹⁸ OL L 263, 2007 10 9, p.1.

- ii) galią skirti daugiau nei pusę stebėtojų tarybos, valdybos arba įmonei teisiškai atstovaujančių organų narių, arba
- iii) teisę tvarkyti įmonės reikalus;
- (b) įmonės, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte išvardytas teises ar galias gamintojo atžvilgiu;
- (c) įmonės, kuriose b punkte nurodytos įmonės tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte išvardytas teises arba galias;
- (d) įmonės, kuriose gamintojas kartu su viena ar daugiau a, b ar c punktuose nurodytų įmonių arba kuriose dvi arba daugiau pastarųjų įmonių kartu turi a punkte išvardytas teises ar galias;
- (e) įmonės, kuriose a punkte išvardytas teises arba galias kartu turi gamintojas 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 kitais kalendoriniais metais lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojas užtikrina, kad vidutinis savitasis tų priemonių išmetamo CO₂ kiekis neviršytų pagal I priedą nustatytos normos arba, jei gamintojui padaryta išimtis pagal 10 straipsnį, neviršytų ta išimtimi nustatytos normos.

Kiekvienam gamintojui jo savitojo išmetamo CO₂ kiekio norma apskaičiuojama atsižvelgiant į tokį jo pagamintų ir tam tikrais metais Bendrijoje įregistruotų naujų lengvųjų komercinių automobilių kiekį:

- 2014 m. – 75 %,
- 2015 m. – 80 %,
- 2016 m. ir vėliau – 100 %.

5 straipsnis

Papildomi kreditai

Skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, kiekviena nauja lengvoji komercinė transporto priemonė, kurios savitasis išmetamo CO₂ kiekis yra mažesnis kaip 50 g CO₂/km, skaičiuojama kaip:

- 2,5 lengvosios komercinės transporto priemonės 2014 m.,
- 1,5 lengvosios komercinės transporto priemonės 2015 m.,
- 1 lengvoji komercinė transporto priemonė nuo 2016 m.

6 straipsnis
Susivienijimo sudarymas

1. Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojai, išskyrus tuos, kuriems pagal 10 straipsnį buvo suteikta nukrypti leidžianti nuostata, siekdami vykdyti savo įpareigojimus pagal 4 straipsnį, gali sudaryti susivienijimą.
2. Susitarimas sudaryti susivienijimą gali būti sudaromas vieneriems arba daugiau kalendorinių metų, tačiau kiekvieno susitarimo bendra trukmė neviršija penkerių kalendorinių metų ir toks susitarimas įsigalioja ne vėliau kaip gruodžio 31 d. pirmų kalendorinių metų, dėl kurių susitarta sudaryti susivienijimą. Susivienijimą sudarę gamintojai Komisijai perduoda šią informaciją:
 - (a) į susivienijimą įtraukti gamintojai;
 - (b) susivienijimo valdytoju paskirtas gamintojas, kuris bus susivienijimo atstovas ryšiams ir bus atsakingas už bet kokio mokesčio už viršytą taršos normą, nustatyto susivienijimui pagal 8 straipsnį, sumokėjimą; ir
 - (c) įrodymai, kad susivienijimo valdytojas sugebės vykdyti b punkte nustatytus įpareigojimus.
3. Jeigu pasiūlytas susivienijimo valdytojas neįvykdo reikalavimo sumokėti bet kokio mokesčio už viršytą taršos normą, nustatyto susivienijimui pagal 8 straipsnį, Komisija apie tai praneša gamintojams.
4. Į susivienijimą įtraukti gamintojai kartu praneša Komisijai apie bet koki susivienijimo valdytojo pakeitimą ar jo finansinės būklės pasikeitimą, jeigu tie pokyčiai gali turėti įtakos jo sugebėjimui vykdyti reikalavimą sumokėti bet koki mokesť už viršytą taršos normą, nustatytą susivienijimui pagal 8 straipsnį, ir apie visas susivienijimo narių sudėties pasikeitimus ar susivienijimo panaikinimą.
5. Gamintojai gali sudaryti susitarimus dėl susivienijimo, jeigu jų susitarimai atitinka Sutarties 81 ir 82 straipsnius ir jeigu pateikęs prašymą bet koks gamintojas komerciniu atžvilgiu pagrįstomis sąlygomis, viešai, skaidriai ir nediskriminuojamas gali dalyvauti susivienijime. Neribojant Bendrijos konkurencijos taisyklių taikymo tokiems susivienijimams, visi susivienijimo nariai visų pirma turi užtikrinti, kad nebūtų nei dalijamasi duomenimis, nei keičiamasi informacija pagal jų susivienijimo susitarimą, išskyrus šią informaciją:
 - (a) vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis;
 - (b) savitoji teršalų išmetimo norma;
 - (c) bendras įregistruotų transporto priemonių skaičius.
6. 5 dalis netaikoma, jeigu visi į susivienijimą įtraukti gamintojai priklauso tai pačiai susijusių gamintojų grupei.
7. Susivienijimo, 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 susivienijimų

stebėsenos ir ataskaitiniai duomenys registruojami, pateikiami ir skelbiami 7 straipsnio 4 dalyje nurodytame centriniam registre.

7 straipsnis

Vidutinio išmetamų teršalų kiekio stebėseną ir duomenų apie ją teikimas

1. Kiekvienais kalendoriniais metais, pradedant 2012 m. sausio 1 d., kiekviena valstybė narė renka informaciją apie kiekvieną naują lengvąją komercinę transporto priemonę, įregistruotą jos teritorijoje, kaip nurodyta II priedo A dalyje. Su šia informacija leidžiama susipažinti gamintojams ir jų paskirtiems importuotojams arba atstovams kiekvienoje valstybėje narėje. Valstybės narės imasi visų įmanomų priemonių, kad užtikrintų skaidrų informaciją teikiančių institucijų 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 ir šis registras yra viešas. Nuo kiekvienų metų birželio 30 d., pradedant 2013 m., Komisija preliminariai suskaičiuoja kiekvieno gamintojo:
 - (a) praėjusių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį;
 - (b) praėjusių kalendorinių metų savitąją teršalų išmetimo normą; ir
 - (c) praėjusių kalendorinių metų jo vidutinio savitojo išmetamo CO₂ kiekio ir tų metų jo savitosios teršalų išmetimo normos skirtumą.

Kiekvienam gamintojui Komisija praneša jo preliminarų skaičiavimo rezultatą. Į pranešimą įtraukiami duomenys apie kiekvienoje valstybėje narėje įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių ir tų transporto priemonių savitąjį išmetamo CO₂ kiekį.

5. Gavę pranešimą apie pagal 4 dalį atlikto preliminarų skaičiavimo rezultatą, gamintojai Komisijai gali per tris mėnesius pranešti apie duomenyse esančias klaidas, nurodydami valstybę narę, kurioje, gamintojo nuomone, padaryta klaida.
6. Komisija svarsto visus gamintojų pateiktus pranešimus ir ne vėliau kaip spalio 31 d. arba patvirtina pagal 4 dalį atlikto preliminarų skaičiavimo rezultatus, arba tuos rezultatus pataiso.
7. Jeigu remdamasi pagal 5 dalį atliktu skaičiavimu Komisija nustato, kad 2012 ir 2013 kalendoriniais metais gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ 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 gali priimti išsamias stebėsenos ir duomenų teikimo pagal šį straipsnį bei II priedo taikymo taisykles pagal 13 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą.

Atsižvelgdama į šio reglamento taikymo patirtį, Komisija gali iš dalies keisti II priedą. Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
10. Pagal šį straipsnį valstybės narės taip pat renka ir perduoda 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, kurių tipo patvirtinimas pratęstas remiantis Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio dalimi, registraciją.

8 straipsnis

Mokestis už viršytą taršos normą

1. Jeigu laikotarpiu nuo 2014 m. sausio 1 d. ir kiekvienais kitais kalendoriniais metais gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija jam tais metais nustatytą savitąją teršalų išmetimo normą, Komisija gamintojui arba, susivienijimo atveju, susivienijimo valdytojui nustato mokestį už viršytą taršos normą.
2. 1 dalyje nustatytas mokestis už viršytą taršos normą skaičiuojamas pagal toliau pateikiamas formules:
 - (a) nuo 2014 m. liepos 1 d. iki 2018 m.:
 - i) kai išmetamo CO₂ kiekis normą viršija daugiau nei 3 g CO₂/km:
$$((\text{viršytas išmetamų teršalų kiekis} - 3) \times \text{€}120 + 45 \text{ €}) \times \text{naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius.}$$
 - ii) kai išmetamo CO₂ kiekis normą viršija daugiau nei 2 g CO₂/km, tačiau ne daugiau kaip 3 g CO₂/km:
$$((\text{viršytas išmetamų teršalų kiekis} - 2) \times 25 \text{ €} + 20 \text{ €}) \times \text{naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius.}$$
 - iii) kai išmetamo CO₂ kiekis normą viršija daugiau nei 1 g CO₂/km, tačiau ne daugiau kaip 2 g CO₂/km:
$$((\text{viršytas išmetamų teršalų kiekis} - 1) \times 15 \text{ €} + 5 \text{ €}) \times \text{naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius.}$$
 - iv) kai išmetamo CO₂ kiekis normą viršija ne daugiau nei 1 g CO₂/km:

viršytas išmetamų teršalų kiekis $\times$ 5 € $\times$ naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius.

(b) Nuo 2019 m.:

(viršytas išmetamų teršalų kiekis $\times$ €120) $\times$ naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius.

Šiame straipsnyje:

„viršytas išmetamų teršalų kiekis“ – vienam kilometrui tenkantis teigiamasis gramų skaičius, kuriuo, atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekio sumažinimą naudojant pagal 11 straipsnį patvirtintas naujoviškas technologijas, gamintojo vidutinis savitasis teršalų išmetimo kiekis viršijo jo kalendorinių metų ar kalendorinių metų dalies, kuriais taikoma 4 straipsnyje nustatyta prievolė, savitą teršalų išmetimo normą, suapvalintas tūkstantųjų tikslumu;

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

3. Komisija nustato 1 dalyje numatytų mokesčių už viršytą taršos normą rinkimo metodus.

Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, jį papildant, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

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

9 straipsnis

Gamintojų rezultatų skelbimas

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

- (a) praėjusių kalendorinių metų savitą teršalų išmetimo normą;
- (b) praėjusių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį;
- (c) praėjusių kalendorinių metų vidutinio gamintojo išmetamo CO₂ kiekio ir jo tų metų savitosios teršalų išmetimo normos skirtumą;
- (d) visų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių Bendrijoje vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį praėjusiais kalendoriniais metais; ir
- (e) vidutinę visų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių Bendrijoje masę praėjusiais kalendoriniais metais.

2. Nuo 2014 m. spalio 31 d. pagal 1 dalį skelbiamame sąraše taip pat nurodoma, ar praėjusiais kalendoriniais metais gamintojas laikėsi 4 straipsnyje nustatytų reikalavimų.

10 straipsnis

Tam tikriems gamintojams nukrypti leidžiančios nuostatos

1. Prašymą 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 Bendrijoje 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 Bendrijoje; arba
 - (c) priklauso susijusių gamintojų grupei, tačiau naudojami savo gamybos įrenginiais ir projektavimo centru.
2. Nukrypti leidžianti nuostata, kurios prašoma pagal 1 dalį, gali būti suteikiama daugiausiai penkeriems metams. Prašymas teikiamas Komisijai ir jame nurodoma:
 - (a) gamintojo pavadinimas ir asmuo ryšiams;
 - (b) įrodymai, kad gamintojas atitinka 1 dalyje numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo sąlygas;
 - (c) duomenys apie jo gaminamas lengvasias komercines transporto priemones, įskaitant tų transporto priemonių 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 komercinių transporto priemonių tipo rinkos savybes.
3. Jeigu Komisija mano, kad gamintojas atitinka nukrypti leidžiančios nuostatos, kurios prašoma pagal 1 dalį, taikymo sąlygas, ir laiko, kad gamintojo siūloma savitoji teršalų išmetimo norma atitinka gamintojo galimybes mažinti išmetamų teršalų kiekį, įskaitant ekonomines bei technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO₂ kiekį ir atsižvelgiant į gaminamų lengvųjų komercinių transporto priemonių tipo rinkos savybes, Komisija gamintojui nukrypti leidžiančią nuostatą suteikia. 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, Komisija nuo kitų kalendorinių metų sausio 1 d. nukrypti leidžiančią nuostatą atšaukia ir apie tai praneša gamintojui.
6. Jeigu gamintojas nesilaiko savo savitosios teršalų išmetimo normos, Komisija nustato gamintojui mokestį už viršytą taršos normą, kaip nurodyta 8 straipsnyje.
7. Komisija gali priimti išsamias 1–6 dalių įgyvendinimo nuostatas dėl, *inter alia*, kriterijų, pagal kuriuos nustatomos nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo sąlygos, aiškinimo, dėl prašymų turinio ir dėl savitojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo.

Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, jį papildant, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

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

11 straipsnis **Ekologinės naujovės**

1. Tiekėjui arba gamintojui paprašius atsižvelgiama į išmetamo CO₂ kiekį, sumažintą naudojant naujoviškas technologijas. Naudodamas tokias technologijas gamintojas gali vidutinę savitąją teršalų išmetimo normą sumažinti ne daugiau kaip 7 g CO₂/km.
2. Ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 31 d. Komisija, laikydamasi 13 straipsnio 2 dalyje nurodytos reguliavimo procedūros, priima išsamias nuostatas, susijusias su tokių naujoviškų technologijų patvirtinimo procedūra. Šios išsamios nuostatos turi būti grindžiamos toliau pateikiamais kriterijais, taikomais naujoviškoms technologijoms:
 - (a) tiekėjas arba gamintojas turi būti atskaitingas už išmetamo CO₂ kiekio sumažinimą naudojant naujoviškas technologijas;
 - (b) turi būti patvirtinta, kad naujoviškomis technologijomis prisidedama prie išmetamo CO₂ kiekio mažinimo;
 - (c) naujoviškoms technologijoms neturi būti taikomas standartinis bandymų ciklas matuojant CO₂ kiekį, joms neturi būti taikomos privalomos nuostatos dėl papildomų priemonių, skirtų laikytis Reglamento Nr. 443/2009 1 straipsnyje nurodyto 10 g CO₂/km sumažinimo, ir jos neturi būti privalomos pagal kitas Bendrijos 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, tai tos sąsajos turi būti nurodytos pranešime, o patikros ataskaitoje turi būti įvertinta, kaip dėl šių sąsajų pakinta kiekviena priemonė mažinamas išmetamų teršalų kiekis.

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

12 straipsnis

Peržiūra ir ataskaita

1. Ne vėliau kaip 2016 m. spalio 31 d., o paskui kas trejus metus priimanos priemonės I priedui taip iš dalies pakeisti, kad jame nurodytas M0 skaičius būtų suderintas su naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių masės per praėjusius trejus kalendorinius metus vidurkiu.

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

Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

2. Komisija lengvasias komercines transporto priemones įtraukia į išmetamo CO₂ kiekio matavimo procedūros pagal Reglamento (EB) Nr. 443/2009 13 straipsnio 3 dalį persvarstymą.

Nuo tos dienos, kai pradedama taikyti pakeista išmetamo CO₂ kiekio matavimo tvarka, naujoviškos technologijos pagal 11 straipsnyje nustatytą tvarką daugiau netvirtinamos.

3. Persvarstydamą Direktyvą 2007/46/EB pagal Reglamento (EB) Nr. 443/2009 13 straipsnio 4 dalį Komisija į persvarstymą taip pat įtraukia lengvasias komercines transporto priemones.

4. Ne vėliau kaip 2013 m. sausio 1 d. Komisija baigia persvarstyti I priede pateiktas savitąsias teršalų išmetimo normas ir 10 straipsnyje nurodytas nukrypti leidžiančias nuostatas, kad:

- remdamasi atnaujintais poveikio vertinimo rezultatais ir jei bus patvirtinta, kad tai galima įgyvendinti, nustatytų modalumus, kaip iki 2020 m. ekonomiškai efektyviai būtų galima pasiekti ilgalaikį tikslą – 135 g CO₂/km, ir
- nustatytų to tikslo įgyvendinimo aspektus, įskaitant mokestį už viršytą taršos normą.

Remdamasi šio persvarstymo rezultatais ir poveikio vertinimu, įskaitant bendrąjį poveikio visai automobilių pramonei ir susijusioms pramonės šakoms vertinimą, Komisija prireikus

- pateikia pasiūlymą iš dalies pakeisti šį reglamentą taip, kad jis būtų kuo neutralus konkurencijos atžvilgiu, socialiai teisingas ir palankus aplinkai.

- Patvirtina, kad į šio reglamento taikymo sritį įtraukiamos M2 ir N2 kategorijų, apibrėžtų Direktyvos 2007/46/EB II priede, transporto priemonės, kurių etaloninė masė yra ne didesnė kaip 2 610 kg, ir transporto priemonės, kurių tipo patvirtinimas pratęstas remiantis Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio dalimi.

Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

5. Komisija ne vėliau kaip 2014 m., atlikusi poveikio vertinimą, paskelbia ataskaitą apie galimybes gauti duomenis apie padangos lietimosi su kelio danga paviršiaus plotą ir naudingąją apkrovą ir šių dydžių taikymą kaip naudingumo parametρά savitosioms teršalų išmetimo normoms nustatyti ir, reikiamais atvejais, pateikia pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai iš dalies pakeisti I priedą.
6. Priimamos priemonės, skirtos atlikti būtinus I priede pateiktų formulių taisymus, kad jos atspindėtų visus savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti taikomos reglamentuotos bandymų procedūros pokyčius.

Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

7. Komisija ne vėliau kaip iki 2015 m. persvarsto II priedo B dalies 7 pastraipoje nurodytą sukomplektuotų transporto priemonių savitojo išmetamo CO₂ kiekio nustatymo metodą, ir, jeigu reikia, Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia pasiūlymą iš dalies pakeisti II priedą.

13 straipsnis **Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda pagal Sprendimo 93/389/EB 8 straipsnį įsteigtas komitetas.
2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.
3. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

14 straipsnis **Įsigaliojimas**

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

I PRIEDAS

SAVITOSIOS CO₂ IŠMETIMO NORMOS

1. Kiekvienos lengvosios komercinės transporto priemonės orientacinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis, apskaičiuojamas gramais kilometrui, pagal šias formules:

- (a) nuo 2014 m. iki 2017 m.:

$$\text{orientacinis savitasis išmetamo CO}_2 \text{ kiekis} = 175 + a \times (M - M_0)$$

čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg);

$$M_0 = 1706,0;$$

$$a = 0,093;$$

- (b) nuo 2018 m.:

$$\text{orientacinis savitasis išmetamo CO}_2 \text{ kiekis} = 175 + a \times (M - M_0)$$

čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg);

M₀ = pagal 12 straipsnio 1 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 CO₂ kiekio vidurkis.

II PRIEDAS
STEBĖSENA IR PRANEŠIMAS APIE IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKĮ

- A. DUOMENŲ APIE NAUJAS LENGĄSIAS KOMERCINĖS TRANSPORTO PRIEMONES RINKIMAS IR IŠMETAMO CO₂ KIEKIUI STEBĖTI BŪTINOS INFORMACIJOS NUSTATYMAS**
1. Kiekvienais kalendoriniais metais, pradedant 2011 m. sausio 1 d., kiekviena valstybė narė renka šiuos duomenis apie kiekvieną jos teritorijoje įregistruotą naują lengvąją komercinę transporto priemonę:
 - (a) gamintojas;
 - (b) jos tipas, variantas ir versija;
 - (c) jos savitasis išmetamų teršalų kiekis CO₂ (g/km);
 - (d) jos masė (kg);
 - (e) jos važiuoklės bazė (mm);
 - (f) jos tarpvėžės plotis (mm);
 - (g) jos naudingoji apkrova (kg).
 2. 1 punkte nurodyti duomenys imami iš lengvosios komercinės transporto priemonės atitikties liudijimo. 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 dujomis) varomų transporto priemonių, kurių atitikties liudijime nurodytas savitojo išmetamo CO₂ kiekio skaičius abiejų rūšių degalams, atveju valstybės narės naudoja tik dujoms išmatuotą skaičių.
 3. Kiekvienais kalendoriniais metais, pradedant 2011 m. sausio 1 d., kiekviena valstybė narė, taikydama B dalyje aprašytus metodus, apie kiekvieną gamintoją nustato:
 - (a) visą jos teritorijoje įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių;
 - (b) vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, kaip nurodyta šio priedo B dalies 2 punkte;
 - (c) vidutinę masę, kaip nurodyta šio priedo B dalies 3 punkte;
 - (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 CO₂ kiekį;

iii) masę;

iv) padangos lietimosi su kelio danga paviršiaus plotą, kaip nurodyta šio priedo B dalies 5 punkte;

v) naudingą apkrovą.

B. NAUJŲ LENGVŲJŲ KOMERCINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ IŠMETAMO CO₂ KIEKIO STEBĖSENOS INFORMACIJOS NUSTATYMO METODIKA

Stebėsenos informacija, kurią valstybės narės privalo nustatyti pagal 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).

2. Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis (S_{vidut})

Visų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, įregistruotų valstybės narės teritorijoje stebėsenos atlikimo metais, vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis (S_{vidut}) apskaičiuojamas visų naujų transporto priemonių savitąjį išmetamo CO₂ kiekio sumą (S) dalijant iš naujų keleivinių automobilių skaičiaus (N).

$$S_{vidut} = (1/N) \times \Sigma S$$

3. Vidutinė naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių masė

Vidutinė visų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, įregistruotų valstybės narės teritorijoje stebėsenos atlikimo metais, masė (M_{vidut}) apskaičiuojama visų naujų transporto priemonių masės sumą (M) dalijant iš naujų keleivinių automobilių skaičiaus (N).

$$M_{vidut} = (1/N) \times \Sigma M$$

4. Naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių modifikacijų pasiskirstymas

Apie kiekvienos naujos lengvosios komercinės transporto priemonės tipo kiekvieno varianto kiekvieną modifikaciją registruojami naujai įregistruotų transporto priemonių skaičius, transporto priemonių masė, savitasis išmetamo CO₂ kiekis ir padangų lietimosi su kelio danga paviršiaus plotas.

5. Transporto priemonės padangų lietimosi su kelio danga paviršiaus plotas

Transporto priemonės padangų lietimosi su kelio danga paviršiaus plotas – tai automobilio važiuoklės bazės ir jo tarpvėžės pločio sandauga.

6. Naudingoji apkrova

Naudingoji transporto priemonės apkrova – skirtumas tarp techniškai leidžiamosios didžiausios pakrautos transporto priemonės masės pagal Direktyvos 2007/46/EB III priedą ir transporto priemonės masės.

7. Savitasis sukomplektuotos transporto priemonės išmetamų teršalų kiekis

Savitasis sukomplektuotų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis nustatomas pagal Direktyvą 2004/3/EB. Jeigu ta vertė nežinoma, savitasis sukomplektuotos transporto priemonės išmetamų teršalų kiekis nustatomas esąs lygus didžiausiai visų sukomplektuotų transporto priemonių, kurios yra tokio paties tipo, kaip nesukomplektuota transporto priemonė, iš kurios pagaminta sukomplektuota transporto priemonė, vertei ir kurios ES įregistruotos tais stebėsenos metais, jeigu „transporto priemonės tipas“ apibrėžtas pagal Direktyvos 2007/46/EB 3 straipsnį. Jeigu visų sukomplektuotų transporto priemonių nustatomos daugiau nei trys skirtingos savitosios išmetamų teršalų vertės, naudojama antra didžiausia savitojo išmetamų teršalų kiekio vertė.

C. DUOMENŲ PERDAVIMO FORMA

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

Junginiai duomenys:

Metai:		
Gamintojas	Bendras įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičius	Vidutinis savitasis išmetamo CO ₂ (g/km)
(1 gamintojas)	...	...
(2 gamintojas)	...	...
...	...	...
Iš viso gamintojų	...	...

Išsamūs duomenys apie kiekvieną gamintoją:

Metai	Gamintojas	Lengvosios komercinės transporto priemonės tipas	Variantas	Modifikacija	Patvirtinto transporto priemonės tipo kategorija	Registruotos transporto priemonės kategorija	Markė	Komercinis pavadinimas	Naujoviška technologija arba naujoviškų technologijų grupės ¹⁹ kodas	Bendras naujai įregistruotų transporto priemonių skaičius	Savitasis išmetamo CO ₂ kiekis(g/km)	Vandenilio naudojimas (g/km)	Suvartojamos elektros energijos kiekis (Wh/km)	Masė (kg)	Transporto priemonės padangų lietimosi su danga plotas (m ²)	Vidutinė naudingoji apkrova (kg)	Išmetamų teršalų kiekis, sumažintas naudojant naujoviškas technologijas ²⁰
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(1 gamintojo pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(2 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(2 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(2 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(2 gamintojo pavadinimas)	(1 tipo pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

1 metai	(2 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(2 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(1 varianto pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(2 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	(1 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(2 gamintojo pavadinimas)	(2 tipo pavadinimas)	(2 varianto pavadinimas)	(2 modifikacijos pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	(2 gamintojo pavadinimas)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...