

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

► **B** EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 443/2009

2009 m. balandžio 23 d.

nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį

(Tekstas svarbus EEE)

(OL L 140, 2009 6 5, p. 1)

iš dalies keičiamas:

Oficialusis leidinys

		Nr.	puslapis	data
► <u>M1</u>	2013 m. balandžio 30 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 397/2013	L 120	4	2013 5 1
► <u>M2</u>	2014 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 333/2014	L 103	15	2014 4 5



**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB)
Nr. 443/2009**

2009 m. balandžio 23 d.

**nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas
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 ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
nuomonę ⁽¹⁾,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) Šiuo reglamentu siekiama nustatyti Bendrijoje įregistruotų naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, tuo pačiu užtikrinant tinkamą vidaus rinkos funkcionavimą.
- (2) Laikydamosi Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos, kuri Europos bendrijos vardu buvo patvirtinta Tarybos sprendimu 94/69/EB ⁽³⁾, visos šalys privalo parengti ir įgyvendinti nacionalines, o reikiamais atvejais ir regionines programas, į kurias būtų įtrauktos priemonės, skirtos švelninti klimato kaitą. Atsižvelgdama į tai, 2007 m. sausio mėn. Komisija pasiūlė, kad tarptautinių derybų kontekste Europos Sąjunga turėtų siekti iki 2020 m. sumažinti išsivysčiusių šalių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 30 % (palyginti su 1990 m. lygmeniu) ir kad Sąjunga turėtų tvirtai nepriklausomai įsipareigoti iki 2020 m. sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 20 % (palyginti su 1990 m. lygmeniu), neatsižvelgiant į kitų išsivysčiusių šalių sumažinimo dydį. Europos Parlamentas ir Taryba šiam tikslui pritarė.

⁽¹⁾ OL C 77, 2009 3 31, p. 1.

⁽²⁾ 2008 m. gruodžio 17 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2009 m. balandžio 6 d. Tarybos sprendimas.

⁽³⁾ OL L 33, 1994 2 7, p. 11.

▼B

- (3) Viena šių išipareigojimų pasekmių – visos valstybės narės turės žymiai sumažinti keleivinių automobilių išmetamų teršalų kiekį. Kad išmetamų teršalų kiekis būtų žymiai sumažintas, valstybių narių ir Bendrijos lygiu turėtų būti įgyvendinamos strategijos ir priemonės visuose Bendrijos ekonomikos sektoriuose, ne tik pramonės ir energetikos. Pagal išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį kelių transportas Sąjungoje yra antras didžiausias sektorius, ir jame išmetamų teršalų kiekis toliau didėja. Jei kelių transporto poveikis klimato kaitai dar stiprės, tai gerokai pakenks išmetamų teršalų kiekio mažinimo rezultatams, pasiektiems kituose sektoriuose kovojant su klimato kaita.
- (4) Bendrijos tikslai naujų keleivinių automobilių atžvilgiu gamintojams suteikia daugiau planavimo tikrumo ir daugiau lankstumo siekiant laikytis išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų, nei tą suteiktų nacionaliniai mažinimo tikslai. Nustatant išmetamų teršalų normas svarbu atsižvelgti į poveikį rinkoms ir gamintojų konkurencingumui, tiesiogines ir netiesiogines verslui nustatomas sąnaudas ir naudą, kuri gaunama skatinant naujovių diegimą ir mažinant suvartojamos energijos kiekį.
- (5) Šis reglamentas pagrįstas Bendrijoje registruotų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nusistovėjusiu matavimo ir kontrolės procesu pagal 2000 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą Nr. 1753/2000/EB, nustatantį naujų keleivinių automobilių vidutinio konkretaus išmetamųjų CO₂ dujų kiekio kontrolės sistemą⁽¹⁾. Svarbu, kad išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų nustatymas ir toliau teiktų visos Bendrijos masto nuspėjamumą ir planavimo saugumą transporto priemonių gamintojams viso jų naujų lengvųjų automobilių parko Bendrijoje atžvilgiu.
- (6) Bendrijos strategiją mažinti lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekį Komisija priėmė 1995 m. Ši strategija buvo grindžiama trimis ramsčiais: savanorišku automobilių pramonės išipareigojimu mažinti išmetamų teršalų kiekį, geresniu vartotojų informavimu ir taupiai degalus vartojančių automobilių populiarinimu fiskalinėmis priemonėmis.
- (7) 1998 m. Europos automobilių gamintojų asociacija (ACEA) išipareigojo ne vėliau kaip 2008 m. sumažinti vidutinį parduotų naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekį iki 140g CO₂/km; 1999 m. Japonijos automobilių gamintojų asociacija (JAMA) ir Korėjos automobilių gamintojų asociacija (KAMA) išipareigojo ne vėliau kaip 2009 m. sumažinti vidutinį parduotų naujų automobilių išmetamo CO₂ kiekį iki 140g CO₂/km. Šie išipareigojimai patvirtinti 1999 m. vasario 5 d. Komisijos rekomendacija 1999/125/EB dėl keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo⁽²⁾ (ACEA), 2000 m. balandžio 13 d. Komisijos rekomendacija 2000/303/EB dėl keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo (KAMA)⁽³⁾ ir 2000 m. balandžio 13 d. Komisijos rekomendacija 2000/304/EB dėl keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo (JAMA)⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ OL L 202, 2000 8 10, p. 1.

⁽²⁾ OL L 40, 1999 2 13, p. 49.

⁽³⁾ OL L 100, 2000 4 20, p. 55.

⁽⁴⁾ OL L 100, 2000 4 20, p. 57.

▼B

- (8) 2007 m. vasario 7 d. Komisija priėmė du komunikatus panašiomis temomis: komunikatą, kuriame išdėstyti Bendrijos strategijos dėl keleivinių automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo persvarstymo rezultatai ir komunikatą dėl konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistemos 21-ajame amžiuje (CARS 21). Komunikatuose pabrėžta, kad padaryta pažanga siekiant 140 g CO₂/km tikslo ne vėliau kaip 2008–2009 m., tačiau be papildomų priemonių Bendrijos 120 g CO₂/km tikslas iki 2012 m. pasiektas nebus.
- (9) Kad iki 2012 m. būtų pasiektas Bendrijos 120 g CO₂/km tikslas, komunikatuose pasiūlytas integruotas principas ir pranešta, jog Komisija pasiūlys teisės aktus Bendrijos tikslams pasiekti, kurie numatytų privalomai mažinti išmetamo CO₂ kiekį iki 130 g CO₂/km tikslo vidutiniam naujų automobilių parkui, patobulinus transporto priemonių variklio technologiją. Laikantis požiūrio pagal gamintojų savanoriškai priimtus išipareigojimus, tai bus taikoma toms sudedamosioms dalis, į kurias atsižvelgiama matuojant keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekį pagal 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos⁽¹⁾. CO₂/km bus sumažintas dar 10 g arba, jei techniniu atžvilgiu būtina, lygiaverčiu kiekiu, atlikus kitus technologinius patobulinius ir daugiau vartojant tvarių biodegalų.
- (10) Teisės aktais, kurių pagrindu bus įgyvendinamos naujų automobilių parkui taikomos vidutinės normos, turėtų būti užtikrinta, kad atsižvelgiant į Europos automobilių gamintojų įvairovę mažinimo normos būtų tvarios ir bešališkos konkurencijos bei socialiniu požiūriu, taip pat turėtų būti užkirstas kelias nepateisinamam tų gamintojų tarpusavio konkurencijos iškraipymui. Teisės aktais turėtų būti tinkama siekti bendrųjų Kioto protokolo tikslų, kuriuos išsikėlė Bendrija, ir juos reikėtų papildyti kitomis labiau su eksploatavimu susijusiomis priemonėmis, pvz., skirtingi automobilių ir energijos mokesčiai.
- (11) Europos Sąjungos bendrajame biudžete turėtų būti numatytas tinkamas finansavimas, skirtas technologijų, kuriomis siekiama radikalai sumažinti kelių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, vystymui skatinti.
- (12) Siekiant išlaikyti įvairovę automobilių rinkoje ir jos gebėjimą tenkinti įvairius vartotojų poreikius, keleiviniams automobiliams taikomos CO₂ normos turėtų būti nustatomos pagal tiesinę priklausomybę nuo automobilių „naudos“. „Naudai“ apibrėžti masė yra tinkamas parametras, kuris parodo masės ir dabar išmetamų teršalų kiekio santykį, 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 „naudos“ parametrus, pvz.,

⁽¹⁾ OL L 171, 2007 6 29, p. 1.

▼B

automobilio ratų apibrėžtą jo plotą (tarpuvėžio pločio ir ratų bazės sandaugą), kad „naudos“ principu atliekamas ilgalaikis įvertinimas būtų paprastesnis. Komisija iki 2014 m. turėtų peržiūrėti duomenų tinkamumą ir, jeigu reikia, pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą dėl „naudos“ parametro pritaikymo.

- (13) Šiuo reglamentu siekiama automobilių pramonei pasiūlyti paskatų investuoti į naujas technologijas. Šiuo reglamentu aktyviai skatinamos ekologinės naujovės ir jame atsižvelgiama į būsimas technologijos naujoves. Naujoviškų varomosios jėgos technologijų kūrimą reikėtų ypatingai skatinti, nes jų dėka išmetamų teršalų kiekis būtų žymiai mažesnis nei tradicinių keleivinių automobilių išmetamų teršalų kiekis. Tokiu būdu yra skatinamas ilgalaikis Europos pramonės konkurencingumas ir sukuriamas daugiau aukštos kokybės darbo vietų. Komisija turėtų apsvarstyti galimybę įtraukti ekologinių naujovių priemones į bandymų procedūrų peržiūrą pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalį, atsižvelgdama į techninį ir ekonominį tokio įtraukimo poveikį.
- (14) Pripažįstant labai dideles mokslinių tyrimų bei plėtros ir gamybos išlaidas, tenkančias pirmosios kartos labai mažai CO₂ išmetančios transporto priemonės vienetui, kurios bus įvestos į rinką po šio reglamento įsigaliojimo, šiuo reglamentu siekiama laikinai paspartinti ir palengvinti ypač mažai CO₂ išmetančių transporto priemonių pateikimo į Bendrijos rinką pradinėse jų panaudojimo komerciniais tikslais stadijose procesą.
- (15) Naudojant tam tikrus alternatyvius degalus galima žymiai sumažinti išmetamo CO₂ kiekį išgavimo ir panaudojimo santykio dydžių aspektu. Todėl šiame reglamente pateikiamos specifinės nuostatos, kuriomis siekiama skatinti tolesnį tam tikrų alternatyviais degalais varomų transporto priemonių platinimą Bendrijos rinkoje.
- (16) Kad normos būtų suderintos su požiūriu, kurio Komisija laikosi pagal CO₂ ir automobilių strategiją, ypač atsižvelgiant į gamintojų asociacijų savanoriškus įsipareigojimus, tos normos turėtų būti taikomos naujiems keleiviniams automobiliams, kurie Bendrijoje registruojami pirmą kartą ir kurie nebuvo anksčiau registruoti už Bendrijos ribų, išskyrus ribotą laikotarpį, kad nebūtų piktnaudžiaujama.
- (17) 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, sudėtinųjų dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus⁽¹⁾, nustatyta suderinta tvarka, apimanti administracines nuostatas ir bendruosius visų naujų transporto priemonių, kurioms taikoma minėta direktyva, patvirtinimo techninius reikalavimus. Už šio reglamento laikymąsi turėtų būti atsakingas tas pats subjektas, kuris atsakingas už visus tipo patvirtinimo proceso pagal tą direktyvą aspektus bei už produkcijos atitiktį.

⁽¹⁾ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

▼B

- (18) Tipo patvirtinimo tikslais specialios paskirties transporto priemonės, apibrėžtos Direktyvos 2007/46/EB II priede, taikomi specialūs reikalavimai, todėl jos neturėtų patekti į šio reglamento taikymo sritį. Transporto priemonės, kurios prieš įsigaliojant šiam reglamentui buvo pripažintos priklausančiomis M₁ kategorijai, kurios pagamintos specialiai komerciniais tikslais taip, kad jose būtų galima patalpinti invalido vežimėlį, bei kurios atitinka Direktyvos 2007/46/EB II priede pateiktą specialios paskirties transporto priemonės apibrėžtį, neturėtų patekti į šio reglamento taikymo sritį, vadovaujantis Bendrijos politika, skirta padėti žmonėms su negalia.
- (19) Gamintojai turėtų turėti galimybių patys spręsti, kaip įvykdyti šiuo reglamentu jiems nustatomas normas, ir jiems turėtų būti leista skaičiuoti vidutinį jų naujų automobilių parko išmetamų teršalų kiekį, o ne taikyti CO₂ normas kiekvienam atskiram automobiliui. Todėl gamintojai turėtų užtikrinti, kad visų Bendrijoje įregistruotų naujų automobilių, už kuriuos tie gamintojai atsakingi, vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis neviršytų teršalų išmetimo normų, nustatytų tiems automobiliams, vidurkio. Šis reikalavimas turėtų būti palaipsniui įvedamas nuo 2012 m. iki 2015 m., siekiant palengvinti pereigą.
- (20) Netinka tokį patį metodą naudoti nustatant išmetamų teršalų kiekio mažinimo normas, taikomas ir stambiems gamintojams, ir mažiems gamintojams, kurie laikomi nepriklausomais pagal šiame reglamente nustatytus kriterijus. Tokie maži gamintojai turėtų turėti alternatyvias teršalų kiekio mažinimo normas, susijusias su atitinkamo gamintojo transporto priemonių technologiniu potencialu mažinti jų savitąjį išmetamo CO₂ kiekį ir derančias su atitinkamų rinkos segmentų savybėmis. Į šią nukrypti leidžiančią nuostatą reikėtų atsižvelgti peržiūrint savitąsias teršalų išmetimo normas, pateikiamas I priede, o tokia peržiūra turėtų būti baigta ne vėliau kaip 2013 m. pradžioje.
- (21) Tam tikro rinkos segmento gamintojams turėtų būti leista vadovautis alternatyvia norma, kuri yra 25 % mažesnė nei jų vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis 2007 m. Reikėtų nustatyti lygiavertį tikslą tais atvejais, kai neturima duomenų apie gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį 2007 m. Į šią nukrypti leidžiančią nuostatą reikėtų atsižvelgti peržiūrint savitąsias teršalų išmetimo normas, pateikiamas I priede, o tokia peržiūra turėtų būti baigta ne vėliau kaip 2013 m. pradžioje.

▼B

- (22) Nustatant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, taikomą visiems Bendrijoje įregistruotiems naujiems automobiliams, už kuriuos atsakingi gamintojai, reikėtų atsižvelgti į visus automobilius, nepriklausomai nuo jų masės arba kitų ypatybių. Nors Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 netaikomas keleiviniams automobiliams, kurių masė didesnė nei 2 610 kg ir kuriems tipo patvirtinimas nėra išplečiamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalį, tokių automobilių išmetamų teršalų kiekis turėtų būti matuojamas vadovaujantis tokia pačia matavimo procedūra, kuri keleiviniams automobiliams nustatyta Reglamente (EB) Nr. 692/2008 ⁽¹⁾. Gauti išmetamo CO₂ kiekio dydžiai turėtų būti įtraukti į transporto priemonės atitikties liudijimą, kad juos būtų galima įtraukti į stebėsenos sistemą.
- (23) Siekiant suteikti lankstumo gamintojams vykdant šiuo reglamentu jiems nustatytas normas, jie gali susitarti viešai, skaidriai ir nediskriminuodami sudaryti bendrą fondą. Susitarimas sudaryti bendrą fondą turėtų būti sudaromas ne ilgesniam nei penkerių metų laikotarpiui, tačiau jo galiojimą būtų galima pratęsti. Jei gamintojai sudarytų bendrą fondą, jie turėtų būti laikomi įvykdę šiuo reglamentu jiems nustatytas normas, jei vidutinis viso bendro fondo išmetamų teršalų kiekis neviršys teršalų išmetimo normos, nustatytos bendram fondui.
- (24) Siekiant užtikrinti, kad šiuo reglamentu nustatytos normos būtų vykdomos, būtinas patikimai veikiantis pareigų laikymosi mechanizmas.
- (25) Naujų keleivinių automobilių savitasis išmetamo CO₂ kiekis matuojamas remiantis Bendrijoje suderintu pagrindu pagal Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nustatytą metodiką. Siekiant kuo labiau sumažinti su šiuo reglamentu 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.
- (26) Direktyvoje 2007/46/EB numatoma, kad gamintojai turi išduoti atitikties liudijimus, kuriuos turi turėti kiekvienas naujas keleivinis automobilis, ir kad valstybės narės turi leisti naują keleivinį automobilį registruoti ir pradėti eksploatuoti tik tada, kai jis turi galiojantį atitikties liudijimą. Valstybių narių renkami duomenys turėtų atitikti atitikties liudijimą, kurį keleiviniam automobiliui išdavė gamintojas, ir remtis tik jame pateikiama informacija. Jeigu valstybės narės dėl pateisinamų priežasčių nenaudoja atitikties liudijimo naujo keleivinio automobilio registracijos ir

⁽¹⁾ 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).

▼B

eksploatavimo pradžios procesui užbaigti, jos turėtų imtis būtinų priemonių, skirtų užtikrinti tinkamą stebėsenos procedūros tikslumą. Reikėtų Bendrijos standartų duomenų bazės, skirtos atitikties liudijimų duomenims. Ji turėtų būti naudojama kaip vienas bendras nuorodų šaltinis, sudarant valstybėms narėms sąlygas lengviau tvarkyti registracijos duomenis naujai registruojant transporto priemones.

- (27) 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 2012 m. Mokestis turėtų būti patikslintas tiek, kiek gamintojai viršijo jiems nustatytą normą. Ilgainiui mokestis turėtų būti didinamas. Siekiant užtikrinti pakankamai paskatų imtis priemonių mažinti savitąjį keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekį, nustatant mokestį turėtų būti atsižvelgiama į technologines sąnaudas. Sumos, surenkamos iš mokesčių už viršytą taršos normą, turėtų būti laikomos Europos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis.
- (28) 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 nesugeba įvykdyti šiuo reglamentu jiems nustatytų normų.
- (29) Šis reglamentas neturėtų kliudyti visapusiškai taikyti Bendrijos konkurencijos taisyklių.
- (30) Komisija turėtų apsvarstyti naujus būdus ilgalaikiam tikslui pasiekti, ypač kreivės nuolydį „naudos“ parametą ir mokesčio už viršytą taršos normą sistemą.
- (31) 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 tvarką⁽¹⁾.
- (32) Visų pirma Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai atsižvelgus į šio reglamento taikymo patirtį iš dalies keisti stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimus, nustatyti mokesčių už viršytą taršos normą surinkimo metodus, priimti išsamias nuostatas dėl nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo tam tikriems gamintojams ir pritaikyti I priedą, siekiant atsižvelgti į Bendrijoje įregistruotų naujų keleivinių automobilių masės raidą ir atspindėti visus reguliuojamosios bandymų procedūros savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti pokyčius. Kadangi tos priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *inter alia*, jį papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti tvirtinamos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje nustatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

▼B

- (33) Sprendimas Nr. 1753/2000/EB turėtų būti panaikintas paprastinio ir teisinio aiškumo tikslais.
- (34) Kadangi šio reglamento tikslo, t. y. nustatyti išmetamo CO₂ kiekio techninius reikalavimus naujiems keleiviniams automobiliams, siekiant užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą ir pasiekti bendrą Sąjungos tikslą sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, valstybės narės 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 straipsnis

Dalykas ir tikslai

Šiuo reglamentu nustatomi naujų keleivinių automobilių eksploatacinių charakteristikų reikalavimai atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį, kad būtų užtikrintas tinkamas vidaus rinkos veikimas ir pasiektas pagrindinis Europos bendrijos tikslas – kad vidutinis naujų automobilių parko išmetamų teršalų kiekis būtų 120 g CO₂/km. Šiame reglamente nustatomas tikslas – kad naujo keleivinio automobilio išmetamo CO₂ kiekis taptų 130 g CO₂/km, patobulinus transporto priemonių variklio technologiją, kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemones, bei panaudojant naujoviškas technologijas.

▼M2

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

▼B

Šis reglamentas bus papildytas kitomis priemonėmis, kurios būdamos Bendrijos integruoto požiūrio dalimi atitiktų 10 g CO₂/km sumažinimą.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtoms M₁ klasės variklinėms transporto priemonėms („keleiviniai automobiliai“), kurios Bendrijoje registruojamos pirmą kartą ir kurios anksčiau nebuvo registruotos už Bendrijos ribų („nauji keleiviniai automobiliai“).

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

▼B

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

▼M2

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

▼B*3 straipsnis***Sąvokos**

1. Šio reglamento tikslais taikomos šios sąvokos:
 - a) vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis – gamintojo atžvilgiu – visų to gamintojo pagamintų naujų keleivinių automobilių savitojo išmetamo CO₂ kiekio vidurkis;
 - b) atitikties liudijimas – Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnyje nurodytas liudijimas;
 - c) gamintojas – asmuo arba įstaiga, atskaitingą patvirtinančiajai valdžios institucijai už visus klausimus, susijusius su EB tipo patvirtinimo tvarka pagal Direktyvą 2007/46/EB, ir atsakingi už produkcijos atitikties užtikrinimą;
 - d) masė – parengto eksploatuoti automobilio masė su kėbulu, kaip pažymėta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.6 skyriuje;
 - e) automobilio ratų apibrėžtas jo plotas – tarpuvėžio pločio ir ratų bazės sandauga, nurodyta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.1 ir 2.3 skirsniuose;
 - f) savitasis išmetamo CO₂ kiekis – keleivinio automobilio išmetamo CO₂ kiekis, išmatuotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir atitikties liudijime pažymėtas kaip išmetamo CO₂ masė (bendra). Keleivinių automobilių, kurių tipas nebuvo patvirtintas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, „savitasis išmetamo CO₂ kiekis“ – išmetamo CO₂ kiekis, išmatuotas pagal tą pačią matavimo tvarką, kuri nurodyta keleiviniams automobiliams Reglamente (EB) Nr. 692/2008, arba taikant Komisijos patvirtintas procedūras tokių keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekiui nustatyti;
 - g) savitoji teršalų išmetimo norma – kiekvieno gamintojo atžvilgiu – kiekvienam naujam keleiviniam automobiliui, kurį tas gamintojas yra pagaminęs, pagal I priedą leidžiamas vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis arba, jeigu gamintojui pagal 11 straipsnį suteikta nukrypti leidžianti nuostata, pagal tą nukrypti leidžiančią nuostatą leidžiama savitoji teršalų išmetimo norma.

▼B

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

a) įmonės, kuriose gamintojas tiesiogiai arba netiesiogiai turi:

▼M2

— galią naudotis daugiau nei puse balsavimo teisių arba,

▼B

— galią skirti daugiau nei pusę stebėtojų tarybos, valdybos arba įmonei teisiškai atstovaujančių organų narių, arba

— teisę tvarkyti įmonės reikalus;

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

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

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

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

*4 straipsnis***Savitoji teršalų išmetimo norma**

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

▼M2

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

— 65 % –2012 m.,

— 75 % –2013 m.,

— 80 % –2014 m.,

— 100 % – nuo 2015 m. iki 2019 m.,

▼M2

- 95 % –2020 m.,
- 100 % – nuo 2020 m. pabaigos.

▼B*5 straipsnis***Ypatingieji kreditai**

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

- 3,5 automobilio – 2012 m.,
- 3,5 automobilio – 2013 m.,
- 2,5 automobilio – 2014 m.,
- 1,5 automobilio – 2015 m.,
- 1 automobilis nuo 2016 m.

▼M2*5a straipsnis***Ypatingieji kreditai siekiant 95 g CO₂/km normos**

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

- 2 keleiviniai automobiliai – 2020 m.,
- 1,67 keleivinio automobilio – 2021 m.,
- 1,33 keleivinio automobilio – 2022 m.,
- 1 keleivinis automobilis – nuo 2023 m.,

tais metais, kuriais jis įregistruojamas 2020–2022 m. laikotarpiu, taikant 7,5 g CO₂/km ribą tuo laikotarpiu kiekvienam gamintojui.

▼B*6 straipsnis***Savitoji teršalų išmetimo norma alternatyviais degalais varomoms transporto priemonėms**

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

▼B*7 straipsnis***Bendro fondo sudarymas**

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

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

- a) į bendrą fondą įtraukti gamintojai;
- b) bendro fondo valdytoju paskirtas gamintojas, kuris bus bendro fondo atstovas ryšiams ir bus atsakingas už mokesčio už viršytą taršos normą, nustatyto bendram fondui pagal 9 straipsnį, sumokėjimą; ir
- c) įrodymai, kad bendro fondo valdytojas sugebės vykdyti b punkte nustatytus įpareigojimus.

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

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

5. Gamintojai gali sudaryti susitarimus dėl bendro fondo, jeigu jų susitarimai atitinka Sutarties 81 ir 82 straipsnius ir jeigu pateikęs prašymą bet koks gamintojas komerciniu atžvilgiu pagrįstomis sąlygomis, viešai, skaidriai ir nediskriminuojamas gali dalyvauti bendrame fonde. Neribojant Bendrijos konkurencijos taisyklių taikymo tokiems bendriems fondams, visi bendro fondo nariai visų pirma turi užtikrinti, kad nebūtų nei dalijamasi duomenimis, nei keičiamasi informacija pagal jų bendro fondo susitarimą, išskyrus šią informaciją:

- a) vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis;
- b) savitoji teršalų išmetimo norma;
- c) bendras įregistruotų transporto priemonių skaičius.

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

▼B

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

8 straipsnis

Vidutinio išmetamų teršalų kiekio stebėseną ir duomenų apie ją teikimas

1. Kiekvienais kalendoriniais metais, pradedant 2010 m. sausio 1 d., kiekviena valstybė narė renka duomenis apie kiekvieną naują keleivinį automobilį, įregistruotą jos teritorijoje, kaip nurodyta II priedo A dalyje. Šie duomenys pateikiami gamintojams ir jų paskirtiems importuotojams arba atstovams kiekvienoje valstybėje narėje. Valstybės narės turi imtis visų įmanomų priemonių, kad užtikrintų skaidrų informaciją teikiančių institucijų darbą. Kiekviena valstybė narė turi užtikrinti, kad keleivinių automobilių, kurių tipas nebuvo patvirtintas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, savitasis išmetamo CO₂ kiekis būtų apskaičiuotas ir įrašytas atitikties liudijime.

2. Ne vėliau kaip kiekvienų metų vasario 28 d., pradedant 2011 m., kiekviena valstybė narė nustato II 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 pateikė pagal šį straipsnį, registrą ir ne vėliau kaip kiekvienų metų birželio 30 d., pradedant 2011 m., preliminariai suskaičiuoja kiekvieno gamintojo:

- a) praėjusių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį;
- b) praėjusių kalendorinių metų savitąją teršalų išmetimo normą; 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 keleivinių automobilių skaičių ir tų automobilių savitąjį išmetamo CO₂ kiekį.

Registras turi būti viešas.

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.

▼B

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

6. Jei remdamasi pagal 5 dalį atlikto skaičiavimu Komisija nustato, kad 2010 arba 2011 kalendoriniais metais gamintojo tais metais vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija to gamintojo tų metų savitąją teršalų išmetimo normą, Komisija praneša gamintojui.

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

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

▼M2

9. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato išsamias taisykles dėl stebėsenos ir duomenų teikimo pagal šį straipsnį procedūrų ir dėl II priedo taikymo. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Komisijai pagal 14a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies pakeisti II priede išdėstyti duomenų reikalavimai ir duomenų parametrai.

▼B*9 straipsnis***Mokestis už viršytą taršos normą**

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

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

a) Nuo 2012 m. iki 2018 m.:

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

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

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

▼B

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

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

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

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

$(\text{viršytas kiekis} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{naujų keleivinių automobilių skaičius.}$

- b) Nuo 2019 m.:

$(\text{viršytas kiekis} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{naujų keleivinių automobilių skaičius.}$

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

▼M2

3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato mokesčių už 1 dalyje nurodytą viršytą taršos normą surinkimo priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

▼B

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

*10 straipsnis***Gamintojų rezultatų skelbimas**

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

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

▼B

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

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

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

*11 straipsnis***Tam tikriems gamintojams taikomos nukrypti leidžiančios nuostatos**

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

- a) nepriklauso susijusių gamintojų grupei; arba
- b) priklauso susijusių gamintojų grupei, kuri atsakinga iš viso už mažiau nei 10 000 naujų keleivinių automobilių, per kalendorinius metus įregistruotų Bendrijoje; arba
- c) priklauso susijusių gamintojų grupei, tačiau naudojasi savo gamybos įrenginiais ir projektavimo centru.

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

- a) gamintojo pavadinimas ir asmuo ryšiams;
- b) įrodymai, kad gamintojas atitinka nukrypti leidžiančios nuostatos pagal 1 dalį taikymo sąlygas;
- c) duomenys apie jo gaminamus keleivinius automobilius, įskaitant tų keleivinių automobilių masę ir savitąjį išmetamo CO₂ kiekį; ir
- d) savitoji teršalų išmetimo norma, atitinkanti gamintojo galimybes mažinti išmetamų teršalų kiekį, įskaitant ekonomines ir technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, ir atsižvelgiant į gaminamų automobilių tipo rinkos savybes.

3. Jei Komisija mano, kad gamintojas atitinka nukrypti leidžiančios nuostatos, kurios prašoma pagal 1 dalį, taikymo sąlygas, ir laiko, kad gamintojo siūloma savitoji teršalų išmetimo norma atitinka gamintojo galimybes mažinti išmetamų teršalų kiekį, įskaitant ekonomines ir technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, bei atsižvelgdama į gaminamų automobilių tipo rinkos savybes, Komisija suteikia gamintojui nukrypti leidžiančią nuostatą. ► **M2** ————— ◀

4. Gamintojas gali pateikti prašymą jam taikyti nuo savitosios teršalų išmetimo normos, apskaičiuojamos pagal I priedą, nukrypti leidžiančią nuostatą, jei jis kartu su visomis jo susijusiomis įmonėmis atsakingas už nuo 10 000 iki 300 000 per kalendorinius metus Bendrijoje įregistruotų naujų keleivinių automobilių.

▼B

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

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

▼M2

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

- c) jeigu prašymas susijęs su I priedo 1 punkto c papunkčiu – norma, kuri yra 45 % mažesnis kiekis, palyginti su vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu 2007 m., arba kai vienas bendras prašymas pateikiamas dėl kelių susijusių įmonių – vidutiniškai 45 % mažesnis kiekis, palyginti su šių įmonių vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu 2007 m.

▼B

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

Komisija gamintojui suteikia nukrypti leidžiančią nuostatą, jei įrodyta, kad laikomasi šioje dalyje nurodytų nukrypti leidžiančios nuostatos kriterijų.

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

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

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

▼M2

8. Komisijai pagal 14a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomos šio straipsnio 1–7 dalis papildančios taisyklės dėl kriterijų, kuriais nustatomos nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo sąlygos, aiškinimo, dėl prašymų turinio ir dėl savitojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo.

▼B

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

*12 straipsnis***Ekologinės naujovės****▼M2**

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

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

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

▼B

2. ►**M2** Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos dėl 1 dalyje nurodytų naujoviškų technologijų arba naujoviškų technologijų paketų patvirtinimo procedūros. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šio reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. ◀ Šios išsamios nuostatos turi būti grindžiamos toliau pateikiamais kriterijais, taikomais naujoviškoms technologijoms:

- a) tiekėjas arba gamintojas turi būti atskaitingas už išmetamo CO₂ kiekio sumažinimą naudojant naujoviškas technologijas;
- b) naujoviškos technologijos turi turėti įrodytą indėlį mažinant išmetamo CO₂ kiekį;
- c) naujoviškoms technologijoms neturi būti taikomas standartinis bandymų ciklas matuojant CO₂ kiekį, joms neturi būti taikomos privalomos nuostatos dėl papildomų priemonių, skirtų laikytis 1 straipsnyje nurodyto 10 g CO₂/km sumažinimo, ir jos neturi būti privalomos pagal kitas Bendrijos teisės aktų nuostatas.

▼M2

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

▼B

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

⁽¹⁾ OL L 145, 2001 5 31, p. 43.

▼B*13 straipsnis***Peržiūra ir ataskaita**

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

2. Ne vėliau kaip 2014 m. spalio 31 d., o paskui kas trejus metus priimamos priemonės I priedui iš dalies pakeisti taip, kad jame nurodytas M₀ skaičius būtų suderintas su naujų keleivinių automobilių vidutinės masės per praėjusius trejus kalendorinius metus vidurkiu.

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

▼M2

Komisija patvirtina tas priemones priimdama deleguotuosius aktus pagal 14a straipsnį.

▼B

3. Nuo 2012 m. Komisija atlieka poveikio vertinimus, kad ne vėliau kaip 2014 m., kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalyje, galėtų peržiūrėti tame Reglamente nurodytą išmetamo CO₂ kiekio matavimo tvarką. Komisija visų pirma pateikia atitinkamus pasiūlymus pakoreguoti tą tvarką, kad būtų tinkamai atsižvelgiama į tikrąjį automobilių išmetamo CO₂ kiekį ir kad ji apimtų patvirtintas naujoviškas technologijas, kaip apibrėžta 12 straipsnyje, kurios galėtų būti naudojamos vykstant bandymų ciklui. Komisija užtikrina, kad ši tvarka vėliau būtų reguliariai peržiūrima.

▼M2**▼B**

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

▼M2

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

▼B

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

▼M2

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

Komisijai pagal 14a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų patikslintos I priede pateiktos formulės, taikant pagal pirmą pastraipą patvirtiną metodiką, kartu užtikrinant, kad anksčiau ir nauja bandymų procedūromis gamintojams ir skirtingo naudingumo transporto priemonėms būtų nustatomi panašaus griežtumo išmetamų teršalų mažinimo reikalavimai.

*14 straipsnis***Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda Klimato kaitos komitetas, įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 280/2004/EB⁽¹⁾ 9 straipsnį. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011⁽²⁾.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

3. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

*14a straipsnis***Įgaliojimų delegavimas**

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

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

⁽²⁾ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

▼ **M2**

2. 8 straipsnio 9 dalies antroje pastraipoje, 11 straipsnio 8 dalyje, 13 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje ir 13 straipsnio 7 dalies antroje pastraipoje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2014 m. balandžio 8 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudoti deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiais, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 8 straipsnio 9 dalies antroje pastraipoje, 11 straipsnio 8 dalyje, 13 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje ir 13 straipsnio 7 dalies antroje pastraipoje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.

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

5. Pagal 8 straipsnio 9 dalies antrą pastraipą, 11 straipsnio 8 dalį, 13 straipsnio 2 dalies trečią pastraipą ir 13 straipsnio 7 dalies antrą pastraipą priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

▼ **B***15 straipsnis***Panaikinimas**

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

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

*16 straipsnis***Įsigaliojimas**

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

▼B*I PRIEDAS***SAVITOSIOS TERŠALŲ IŠMETIMO NORMOS**

1. Kiekvieno naujo keleivinio automobilio savitasis išmetamo CO₂ kiekis, apskaičiuojamas gramais kilometrui, šiame priede nurodytų skaičiavimų tikslais nustatomas pagal šias formules:

- a) 2012–2015 m.:

$$\text{Savitasis išmetamo CO}_2 \text{ kiekis} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg)

$$M_0 = 1\,372,0$$

$$a = 0,0457$$

- b) Nuo 2016 m.:

$$\text{Savitasis išmetamo CO}_2 \text{ kiekis} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg)

M_0 = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje.

$$a = 0,0457$$

▼M2

- c) Nuo 2020 m.:

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

čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg)

M_0 = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje.

$$a = 0,0333$$

▼B

2. Savitoji teršalų išmetimo norma, kuri kalendoriais metais nustatoma gamintojui, apskaičiuojama kaip kiekvieno jo pagaminto naujo keleivinio automobilio, įregistruoto tais kalendoriniais metais, savitojo išmetamo CO₂ kiekio vidurkis.

▼ M1*II PRIEDAS***STEBĖSENA IR PRANEŠIMAS APIE IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKĮ****A DALIS – Duomenų apie naujus keleivinius automobilius rinkimas ir išmetamo CO₂ kiekio stebėsenai reikiamos informacijos nustatymas**

1. Kiekvienais kalendoriniais metais valstybės narės renka šiuos duomenis apie kiekvieną jos teritorijoje užregistruotą naują keleivinį automobilį:

- a) gamintojas;
- b) tipo patvirtinimo numeris ir jo plėtinys;
- c) tipas, variantas ir modifikacija;
- d) markė ir komercinis pavadinimas;
- e) patvirtinto tipo transporto priemonės kategorija;
- f) bendras naujai užregistruotų transporto priemonių skaičius;
- g) masė;
- h) savitasis išmetamo CO₂ kiekis;
- i) automobilio ratų apibrėžtas jo plotas: ratų bazė, vairuojamosios ašies tarpuvėžio plotis ir kitos ašies tarpuvėžio plotis;
- j) degalų tipas ir degalų režimas;
- k) variklio darbinis tūris;
- l) suvartojamos elektros energijos kiekis;
- m) naujoviškos technologijos arba naujoviškų technologijų grupės kodas ir išmetamo CO₂ kiekio sumažinimas taikant tą technologiją;

▼ M2

- n) maksimali grynoji galia.

▼ M1

2. 1 punkte nurodyti duomenys imami iš atitinkamo keleivinio automobilio gamintojo išduoto atitikties liudijimo arba turi atitikti tokio atitikties liudijimo duomenis. Jei atitikties liudijimas nenaudojamas, valstybės narės imasi būtinų priemonių tinkamam stebėsenos duomenų tikslumui užtikrinti. Jei nurodytos ir didžiausia, ir mažiausia keleivinio automobilio masės arba 1 punkto i papunktyje nurodyto automobilio ratų apibrėžto jo ploto vertės, taikydamos šį reglamentą valstybės narės naudoja tik didžiausią vertę. Dviejų rūšių degalais (benzinu ir dujomis) varomų transporto priemonių, kurių atitikties liudijime nurodytos savitojo išmetamo CO₂ kiekio vertės abiejų rūšių degalams, atveju valstybės narės naudoja tik dujoms nurodytą vertę.

3. Valstybės narės kiekvienais kalendoriniais metais nustato:

- a) šaltinius, iš kurių renkami 1 punkte nurodyti išsamūs duomenys;
- b) bendrą naujai užregistruotų naujų keleivinių automobilių, kuriems taikomas ES tipo patvirtinimas, skaičių;
- c) bendrą naujai užregistruotų naujų individualiai patvirtintų keleivinių automobilių skaičių;

▼ M1

d) bendrą naujai užregistruotų naujų keleivinių automobilių, tvirtinamų mažomis serijomis nacionaliniu lygmeniu, skaičių;

e) jų teritorijoje esančių degalinių, parduodančių E85, procentinę dalį.

B DALIS – Naujų keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekio stebėsenai reikalingos informacijos nustatymo metodika

Stebėsenai reikalinga informacija, kurią valstybės narės turi nustatyti pagal A dalies 1 ir 3 punktus, nustatoma taikant šioje dalyje aprašytą metodiką.

1. Užregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičius.

Valstybės narės nustato naujų keleivinių automobilių, užregistruotų jų teritorijoje atitinkamais stebėsenos metais, skaičių, atskirai nustatydamos EB patvirtinto tipo automobilių, individualiai patvirtintų automobilių ir nacionaliniu lygiu patvirtintų mažų serijų automobilių skaičių.

2. Naujų keleivinių automobilių pasiskirstymas pagal modifikacijas.

Naujai užregistruotų keleivinių automobilių skaičius ir A dalies 1 punkte nurodyti išsamūs duomenys nurodomi pagal kiekvieno tipo kiekvieno varianto kiekvieną modifikaciją.

3. Valstybių narių teritorijoje esančios degalinės, parduodančios E85 degalus, nurodomos pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1014/2010 ⁽¹⁾ 6 straipsnį.

C DALIS – Duomenų perdavimo forma

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

Jungtinius duomenis, įskaitant A dalies 3 punkte nurodytą bendrąją informaciją:

Valstybė narė ⁽¹⁾	
Metai	
Duomenų šaltinis	
Bendras naujai užregistruotų naujų keleivinių automobilių, kuriems taikomas EB tipo patvirtinimas, skaičius	
Bendras naujai užregistruotų naujų individualiai patvirtintų keleivinių automobilių skaičius	
Bendras naujai užregistruotų naujų keleivinių automobilių, tvirtinamų mažomis serijomis nacionaliniu lygmeniu, skaičius	
Degalinių, kuriose parduodamas E85, procentinė dalis pagal Reglamento (ES) Nr. 1014/2010 6 straipsnio 1 dalį	

⁽¹⁾ OL L 293, 2010 11 11, p. 15.

▼M1

Jei E85 parduodančių degalinių procentinė dalis yra didesnė kaip 30 % visų degalinių – bendras tokių degalinių skaičius pagal Reglamento (ES) Nr. 1014/2010 6 straipsnio 2 dalį.	
--	--

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



A dalies 1 punkte nurodyti išsamūs duomenys:

Metai	Gaminio pavadinimas	Standartinis ES pavadinimas	Gaminio oficialus pavadinimas	Gaminio pavadinimas pagal nacionalinį registrą	Tipo patvirtinimo numeris ir jo pildinys	Tipas	Variantas	Modifikacija	Markė	Komercinis pavadinimas	Patvirtinto tipo transporto priemonės kategorija	Bendras naujai įregistruotų transporto priemonių skaičius	Masė (kg)	Savitasis išmetamo CO ₂ kiekis (g/km)	Ratų bazė (mm)	Vairuomosios ašies tarpužžio plotis (mm)	Kitos ašies tarpužžio plotis (mm)	Degalų tipas ⁽¹⁾	Degalų režimas ⁽¹⁾	Variklio darbinis tūris (cm ³)	Suvarijamos elektros energijos kiekis (Wh/km)	Naujoviškos technologijos arba naujoviškų technologijų grupės kodas ⁽²⁾	Išmetamų teršalų kiekio sumažinimas naudojant naujoviškas technologijas (g/km) ⁽²⁾	► M2 Maksimali grynoji galia (kW) ►
1 metai	1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	TAN 1	1 tipas	2 variantas	2 modif.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	TAN 1	1 tipas	2 variantas	2 modif.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	TAN 1	1 tipas	2 variantas	2 modif.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1 metai	1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	1 gamint.	TAN 1	1 tipas	2 variantas	2 modif.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

⁽¹⁾ Pagal 6 straipsnį.

⁽²⁾ Pagal 12 straipsnį.