

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 333/2014**2014 m. kovo 11 d.****kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 ir nustatomi būdai, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekį**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

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

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 443/2009 ⁽³⁾ 13 straipsnio 5 dalį Komisija turi peržiūrėti būdus, kuriais iki 2020 m. ekonomiškų būdų būtų galima pasiekti 95 g CO₂/km tikslą, įskaitant to reglamento I priede nustatytas formules ir jo 11 straipsnyje nurodytas nukrypti leidžiančias nuostatas. Reikėtų, kad šis reglamentas būtų kuo neutralus konkurencijos požiūriu, būtų socialiai teisingas ir tvarus;
- (2) tolesnis pažangiųjų technologijų, kuriomis siekiama pagerinti keleivinių automobilių efektyvumą, pasaulinės rinkos plėtojimas atitinka 2011 m. sausio 21 d. Komisijos komunikatą „Tausiai išteklius naudojanti Europa – pavyzdinė iniciatyva pagal „Europa 2020“ strategiją“, pagal kurią remiamas perėjimas prie efektyvaus išteklių naudojimo ir mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos siekiant tvaraus ekonomikos augimo;
- (3) tikslinga paaiškinti, kad siekiant patikrinti, ar 95 g CO₂/km tikslas yra vykdomas, išmetamo CO₂ kiekis turėtų būti toliau matuojamas vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 715/2007 ⁽⁴⁾ bei jo įgyvendinimo priemonėmis ir naudojant naujoviškas technologijas;
- (4) didelės iškastinio kuro kainos turi neigiamą poveikį ekonomikos asigavimui, energetiniam saugumui ir energijos prieinamumui Sąjungoje. Todėl, siekiant sumažinti priklausomybę nuo naftos, prioritetas turėtų būti teikiamas naujų keleivinių automobilių ir mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonių efektyvumo ir tvarumo didinimui;
- (5) pripažįstant dideles su pirmųjų kartų itin mažo anglies dioksido kiekio transporto priemonėmis susijusių mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros darbų sąnaudas ir vieneto gamybos sąnaudas, tikslinga laikinai ir tam tikru mastu paspartinti ir palengvinti jų pateikimo Sąjungos rinkai procesą pirminiuose jų komercializacijos etapuose. Skirtingų lygių subjektai turėtų skirti deramą dėmesį geriausios praktikos pavyzdžių nustatymui ir skleidimui itin mažo anglies dioksido kiekio transporto priemonių paklausai skatinti;
- (6) tai, kad trūksta alternatyvių degalų infrastruktūros ir bendrų techninių specifikacijų dėl transporto priemonių ir infrastruktūrų sąsajos, galėtų būti kliūtis itin mažo anglies dioksido kiekio transporto priemonių komercializacijai. Pakankamai išplėtojus tokią infrastruktūrą Sąjungoje, galėtų būti sudarytos geresnės sąlygos veikti rinkos jėgoms ir prisidėta prie ekonomikos augimo Europoje;
- (7) pripažįstant neproporcingą poveikį smulkiausiems gamintojams, atsirandantį dėl savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų pagal transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir nedidelę naudą, susijusią su CO₂ išmetimų į aplinką iš tų gamintojų parduodamų transporto priemonių mažinimu, savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą turėtų būti netaikomi gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei 1 000 naujų keleivinių automobilių per metus, įregistruotų Sąjungoje. Siekiant tiems gamintojams užtikrinti teisinį tikrumą nuo ankstyviausio etapo, labai svarbu, kad ši nukrypti leidžianti nuostata būtų taikoma nuo 2012 m. sausio 1 d.;

⁽¹⁾ OL C 44, 2013 2 15, p. 109.⁽²⁾ 2014 m. vasario 25 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2014 m. kovo 10 d. Tarybos sprendimas.⁽³⁾ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009, nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį (OL L 140, 2009 6 5, p. 1).⁽⁴⁾ 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007 6 29, p. 1).

- (8) leidimo taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą smulkiesiems gamintojams procedūra turėtų būti supaprastinta siekiant suteikti daugiau lankstumo gamintojų prašymų leisti taikyti nukrypti leidžiančias nuostatas pateikimo ir Komisijos sprendimo jas taikyti priėmimo terminų atžvilgiu;
- (9) leidimo taikyti nukrypti leidžiančias nuostatas tam tikro rinkos segmento gamintojams procedūra turėtų būti taikoma ir po 2020 m. Tačiau, siekiant užtikrinti, kad tam tikro rinkos segmento gamintojams nustatytos pastangos mažinti išmetamųjų teršalų kiekį atitiktų stambiųjų gamintojų pastangas, nuo 2020 m. turėtų būti taikoma norma, kuri yra 45 % mažesnė už 2007 m. tam tikro rinkos segmento gamintojų vidutinį savitąjį išmetamųjų teršalų kiekį;
- (10) siekiant sudaryti sąlygas automobilių pramonei vykdyti ilgalaikes investicijas ir taikyti naujoves, pageidautina nurodyti, kaip Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 turėtų būti iš dalies keičiamas laikotarpiu po 2020 m. Tokios nuorodos turėtų būti pagrįstos įvertinimu, kiek būtina sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį atsižvelgiant į Sąjungos ilgalaikius tikslus klimato srityje, ir koks būtų poveikis automobiliams skirtos ekonomiškai efektyvios CO₂ mažinimo technologijos plėtojimui. Komisija turėtų iki 2015 m. peržiūrėti tuos aspektus ir pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą su savo išvadomis. Toje ataskaitoje prireikus turėtų būti pateikti pasiūlymai iš dalies pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 443/2009, siekiant nustatyti naujiems keleiviniams automobiliams po 2020 m. taikytinas CO₂ išmetimo normas, įskaitant galimą realistinį ir įvykdytiną tikslą, keliamą 2025 metams, remiantis visapusišku poveikio vertinimu, kuriame būtų atsižvelgiama į tolesnį automobilių pramonės ir susijusių pramonės šakų konkurencingumą, išlaikant aiškų išmetamųjų teršalų mažinimo planą, panašų į įvykdytą laikotarpiu iki 2020 m. Rengdama tokius pasiūlymus Komisija turėtų užtikrinti, kad jie būtų kuo neutraleresni konkurencijos požiūriu ir būtų socialiai teisingi ir tvarūs;
- (11) pagal Reglamentą (EB) Nr. 443/2009 Komisija turi atlikti poveikio vertinimą, siekdama peržiūrėti bandymų procedūras, kad jose tinkamai atspindėtų realūs automobilių išmetamo CO₂ kiekio rodikliai. Šiuo metu taikomą procedūrą – naująją Europos važiavimo ciklą (NEDC) reikia patikslinti siekiant užtikrinti, kad jis iš tiesų atspindėtų realias važiavimo sąlygas ir būtų išvengta pavojaus, kad realūs išmetamo CO₂ kiekiai ir suvartojamų degalų kiekiai bus nepakankamai įvertinti. Naują, realistiškesnę ir patikimesnę bandymų procedūrą reikėtų patvirtinti iškart, kai tai bus įmanoma. Darbas siekiant šio tikslo jau vykdomas Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijoje rengiant pasaulinę harmonizuotą lengvųjų automobilių bandymų procedūrą (WLTP), tačiau dar nėra baigtas. Kad naujiems keleiviniams automobiliams nustatytas savitasis išmetamo CO₂ kiekis būtų kuo artimesnis normaliomis sąlygomis eksploatuojamo automobilio faktiškai išmetamam teršalų kiekiui, WLTP turėtų būti pradėta taikyti iškart, kai tai bus įmanoma. Atsižvelgiant į tai, 2020 m. taikomos Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede nustatytos teršalų išmetimo normos, apskaičiuotos pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Komisijos reglamento (EB) Nr. 692/2008 ⁽¹⁾ XII priedą. Patikslinus bandymų procedūras, reikėtų patikslinti Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede nustatytas normas, kad gamintojams ir įvairių klasių transporto priemonėms būtų taikomi panašaus griežtumo reikalavimai. Todėl Komisija turėtų atlikti patikimą NEDC procedūros ir naujosios WLTP procedūros bandymų ciklų koreliacijos tyrimą siekiant užtikrinti šių ciklų reprezentatyvumą realių važiavimo sąlygų atžvilgiu;
- (12) siekiant užtikrinti, kad realūs išmetamųjų teršalų kiekiai būtų tinkamai atspindėti, o išmatuotos CO₂ vertės būtų tiksliai palyginamos, Komisija turėtų užtikrinti, kad tie bandymų procedūros elementai, kurie turi didelį poveikį matuojamam išmetamam CO₂ kiekiui, būtų tiksliai apibrėžti, kad gamintojai negalėtų pasinaudoti bandymų ciklo lankstumu. Turėtų būti šalinami neatitiktimai tarp tipui patvirtinto išmetamo CO₂ kiekio ir siūlomų parduoti transporto priemonių išmetamo teršalų kiekio, be kita ko, apsvarstant galimybę taikyti eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikros procedūrą, kuria turėtų būti užtikrintas nepriklausomas siūlomų parduoti transporto priemonių reprezentatyviosios imties bandymas, taip pat apsvarstant, kaip turi būti sprendžiami atvejai, kai įrodomas didelis skirtumas tarp bandymo metu nustatyto išmetamo CO₂ kiekio ir iš pradžių tipui patvirtinto išmetamo CO₂ kiekio;
- (13) Reglamento (EB) Nr. 443/2009 3 straipsnio 2 dalies formuluotė turėtų būti patikslinta, siekiant užtikrinti, kad susijusių įmonių sąvoka atitiktų Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 ⁽²⁾ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 510/2011 ⁽³⁾ 3 straipsnio 2 dalį;

⁽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).

⁽²⁾ 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 24, 2004 1 29, p. 1).

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

- (14) Reglamentu (EB) Nr. 443/2009 Komisijai suteikiami įgaliojimai kai kurias jo nuostatas įgyvendinti pagal procedūras, nustatytas Tarybos sprendimu 1999/468/EB ⁽¹⁾. Įsigaliojus Lisabonos sutarčiai, tuos įgaliojimus reikia suderinti su Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau - SESV) 290 ir 291 straipsniais;
- (15) siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (EB) Nr. 443/2009 įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ⁽²⁾;
- (16) pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų iš dalies pakeistas Reglamento (EB) Nr. 443/2009 II priedas, kiek tai susiję su duomenų reikalavimais ir duomenų parametrais; papildytos taisyklės dėl kriterijų, kuriais nustatomos nukrypti nuo savitųjų teršalų išmetimo normų leidžiančių nuostatų taikymo sąlygos, aiškinimo, dėl prašymų leisti taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą turinio ir dėl savitojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo; kuriais Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede nurodytas M₀ skaičius būtų suderintas su naujų keleivinių automobilių masės per praėjusius trejus kalendorinius metus vidurkiu ir kuriais būtų patikslintos Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede pateiktos formulės. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (17) tikslinga toliau laikytis požiūrio, pagal kurį norma būtų nustatoma remiantis tiesine priklausomybe tarp automobilio naudingumo ir jam nustatyto išmetamo CO₂ kiekio, kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede pateiktose formulėse, nes tai leidžia išlaikyti keleivinių automobilių rinkos įvairovę ir gamintojų pajėgumus tenkinti įvairius vartotojų poreikius, taip išvengiant nepagrįsto konkurencijos iškraipymo;
- (18) poveikio vertinime Komisija įvertino galimybę gauti automobilio ratų apibrėžto jo ploto duomenų ir naudoti tuos duomenis kaip „naudos“ parametą Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede pateiktose formulėse. Remdamasi tuo vertinimu Komisija priėjo prie išvados, kad 2020 m. taikytinoje formulėje naudotinas „naudos“ parametras turėtų būti masė. Vis dėlto ateityje atliekant peržiūrą reiktų atsižvelgti į „naudos“ parametro pakeitimo automobilio ratų apibrėžto jo ploto parametru mažesnes sąnaudas ir privalumus;
- (19) tiekiant energiją ir gaminant bei utilizuojant transporto priemones išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sudaro didelę dabartinio bendro kelių transporto anglies dioksido išmetimo rodiklio, kuris ateityje gali smarkiai didėti, dalį. Todėl reiktų imtis politikos priemonių, kad gamintojai būtų skatinami priimti optimalius sprendimus, atsižvelgiant visų pirma į transporto priemonėms tiekiamos energijos, pavyzdžiui, elektros ir alternatyvių degalų, gamybos sektoriaus išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, ir kad būtų užtikrinta, kad tie gamintojų grandies išmetami teršalai nepanaikintų privalumų, susijusių su geresniais energijos suvartojimo eksploatuojant transporto priemones rodikliais, kurių siekiama Reglamentu (EB) Nr. 443/2009;
- (20) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. nustatyti būdus, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekį, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl jo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (21) todėl Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

⁽¹⁾ 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimas 1999/468/EB, nustatantis Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką (OL L 184, 1999 7 17, p. 23).

⁽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).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 iš dalies keičiamas taip:

1. 1 straipsnio antra pastraipa pakeičiama taip:

„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 Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedu bei jo įgyvendinimo priemonėmis ir panaudojant naujoviškas technologijas.“

2. 2 straipsnis papildomas šia dalimi:

„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.“

3. 3 straipsnio 2 dalies a punkto pirma įtrauka pakeičiama taip:

„— galią naudotis daugiau nei puse balsavimo teisių arba“.

4. 4 straipsnio antra pastraipa pakeičiama taip:

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

5. Įterpiamas šis straipsnis:

„5a straipsnis

Ypatingieji kreditai siekiant 95 g CO₂/km normos

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

- 2 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.“

6. 8 straipsnio 9 dalis pakeičiama taip:

„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.“

7. 9 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„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.“

8. 11 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalies paskutinis sakinyš išbraukiamas;

b) 4 dalies antros pastraipos b punktas pakeičiamas taip:

„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) 4 dalies antra pastraipa papildoma šiuo punktu:

„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.“;

d) 8 dalis pakeičiama taip:

„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.“

9. 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Tiekėjo arba gamintojo prašymu atsižvelgiama į išmetamo CO₂ kiekį, sumažintą naudojant naujoviškas technologijas arba naujoviškų technologijų derinį („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 dalies pirmas sakinyš pakeičiamas taip:

„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.“;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Tiekėjas arba gamintojas, kuris prašo, kad priemonė būtų patvirtinta kaip naujoviška technologija arba naujoviškų technologijų paketas, pateikia Komisijai ataskaitą, įskaitant nepriklausomos sertifikautos 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.“

10. 13 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies trečia pastraipa pakeičiama taip:

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

b) 3 dalies antra pastraipa išbraukiama;

c) 5 dalis pakeičiama taip:

„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.“;

d) 7 dalis pakeičiama taip:

„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 ankstesne ir nauja bandymų procedūromis gamintojams ir skirtingo naudingumo transporto priemonėms būtų nustatomi panašaus griežtumo išmetamų teršalų mažinimo reikalavimai.“

11. 14 straipsnis pakeičiamas taip:

„14 straipsnis

Komiteto procedūra

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

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

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

(*) 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).

(**) 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).“

12. Įterpiamas šis straipsnis:

„14a straipsnis

Igaliojimų delegavimas

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

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 naudojimosi 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 jam 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.“

13. I priedo 1 punktas papildomas šiuo papunkčiu:

„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.

$a = 0,0333$.“

14. II priedas iš dalies keičiamas taip:

a) A dalies 1 punktas papildomas šiuo papunkčiu:

„n) maksimali grynoji galia.“;

b) lentelė „A dalies 1 punkte nurodyti išsamūs duomenys“ papildoma šia skiltimi:

„Maksimali grynoji galia (kW)“.

2 straipsnis

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimtas Strasbūre 2014 m. kovo 11 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

M. SCHULZ

Tarybos vardu

Pirmininkas

D. KOURKOULAS