



EUROPOS KOMISIJA

Bruselis, 2012 07 11
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**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**

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Bendrosios aplinkybės**

ES siekia, kad dėl pasaulinės klimato kaitos temperatūra padidėtų ne daugiau nei 2°C, palyginti su ikipramoniniu laikotarpiu. Kad šis tikslas būtų pasiektas, pasaulinis išmetamų teršalų kiekis aukščiausią tašką turėtų pasiekti iki 2020 m., o iki 2050 m. jis turėtų būti sumažintas bent 50 proc., palyginti su 1990 m. Europos Vadovų Taryba dar kartą patvirtino, kad ES siekia iki 2050 m. sumažinti minėtą kiekį 80–95 proc., palyginti su 1990 m., išsivysčiusioms šalims kartu imantis būtinų priemonių tam kiekiui sumažinti.

Vykdamą dabartinę politiką šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį iki 2050 m. būtų galima sumažinti tik apie 40 proc. *Konkurencingos mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos sukūrimo iki 2050 m. plane*¹ Komisija nurodo, kaip ekonomiškai efektyviausiu būdu iki 2050 m. pasiekti tikslą šalyse sumažinti išmetamą kiekį 80 proc. Plane nurodyta, kad prie to turi prisidėti kiekvienas ekonomikos sektorius ir, priklausomai nuo scenarijaus, 2030 m. transporto išmetamų teršalų kiekio pokytis, palyginti su 1990 m., turi būti tarp +20 ir –9 proc., o iki 2050 m. tas kiekis turi būti sumažintas 54–67 proc.²

Nors kituose sektoriuose išmetamų teršalų kiekis iš esmės mažėja, kelių transportas yra vienas iš nedaugelio sektorių, kuriuose šis kiekis sparčiai didėja. Nuo 1990 m. iki 2008 m. kelių transporto išmetamų teršalų kiekis padidėjo 26 proc. 2008 m. apie 70 proc. transporto išmetamo CO₂ kiekio teko kelių transportui³. Taigi tai yra antras didžiausias išmetamų ŠESD šaltinis ES, kuriam tenka maždaug penktadalis viso ES išmetamo CO₂ kiekio.

2011 m. kovo mėn. Komisija priėmė Baltąją knygą „*Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas*“. Joje išdėstyta transporto strategija, kaip iki 2050 m. sumažinti transporto išmetamų ŠESD kiekį 60 proc.

- **Reglamentas**

Reglamente (EB) Nr. 443/2009 nustatyti naujų automobilių parko išmetamo CO₂ kiekio mažinimo iki 2020 m. pagrindai. Reglamente numatyti du veiklos etapai. Dėl pirmojo laikotarpio iki 2015 m. buvo nurodyti būdai, kaip laikytis numatyto tikslo. Antruoju laikotarpiu iki 2020 m. tikslo neįmanoma laikytis neįgyvendinant tinkamų būdų, kuriuos reikia nustatyti atlikus peržiūrą. Šis tikslas buvo nustatytas taikant bendro sprendimo procedūrą ir atliekant peržiūrą pakartotinai nenagrinėjamas.

Tikslo siekimo būdų nenustatymas ar neįgyvendinimas turėtų žalingo poveikio transporto priemonių gamintojams ir atsarginių dalių tiekėjams, kuriems reikia aiškumo dėl technologijų ir transporto priemonių, kurios turės atitikti tą tikslą.

¹ COM(2011) 112 galutinis.

² Neįskaičiuojant tarptautinio jūrų transporto išmetamo kiekio.

³ *ES transporto statistiniai duomenys 2011 m.*, Europos Komisija.

Tikslo siekimo būdai yra įgyvendinimo aspektai, turintys reikšmės tam, kaip turi būti siekiama teršalų išmetimo normos. Tarp pagrindinių galiojančiame reglamente numatytų tikslo siekimo būdų yra ribinės vertės kreivė, kurią apibūdina „naudos“ parametras ir funkcija, parodanti „naudos“ parametro ir išmetamo CO₂ kiekio santykį (lemianti kreivės formą ir nuolydį). Kiti tikslo siekimo būdai yra mokesčio už viršytą taršos normą sistema, ekologinės naujovės, nukrypti leidžiančios nuostatos, bendro fondo sudarymas, laipsniškas teršalų išmetimo normų taikymas ir ypatingųjų kreditų suteikimas ribotą laikotarpį.

2. KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

- *Išorės ekspertų vertinimas*

Išorės ekspertų parengtoje studijoje „Pagalba peržiūrint Reglamentą (EB) Nr. 443/2009 dėl automobilių išmetamo CO₂“⁴ pateikta pagrindinė analizė, kuria grindžiamas šis pasiūlymas. Joje vertinami įvairūs tikslo siekimo būdai ir jų sąnaudos. Vertinant bendrą 2020 m. tikslų poveikį naudotas „PRIMES-TREMOVE“ modelis.

- *Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis*

Su suinteresuotosiomis šalimis buvo oficialiai konsultuotasi pateikus klausimyną internetu ir per suinteresuotųjų šalių susitikimą. Į suinteresuotųjų šalių pastabas buvo atsižvelgta vertinant įvairias automobilių išmetamo CO₂ kiekio reguliavimo galimybes.

- Viešos konsultacijos

Viešos konsultacijos internetu surengtos 2011 m. rudenį. Apskritai atsakymai iš esmės aiškiai parodė, kad yra svarbu reguliuoti transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, tai turėtų būti daroma atsižvelgiant į ilgalaikius su ŠESD susijusius tikslus, remiantis vidutiniu naujų transporto priemonių išmetamu teršalų kiekiu ir neatsižvelgiant į konkrečias technologijas. Nuomonės labai išsiskyrė dėl to, ar galiojantys teisės aktai yra veiksmingi. Pagrindinė priežastis, atrodo, yra tai, kad daugelis mano, jog galiojantys teisės aktai yra nepakankamai griežti. Didelės pramos sulaukė siekis nustatyti tikslus laikotarpiui po 2020 m., neatsižvelgiant į tai, kokių priemonių galėtų būti imtasi. Viešų konsultacijų rezultatai buvo apibendrinti ir paskelbti viešai⁵.

- Suinteresuotųjų šalių susitikimas

Suinteresuotųjų šalių susitikimas įvyko 2011 m. gruodžio 6 d. Buvo pristatyta parengta studija, o susirinkimo metu pristatyti pranešimai kartu su diskusijos santrauka paskelbti viešai⁶. Dalyviai neišreiškė esminių prieštaravimų dėl pristatytos analizės; NVO teigė, kad tikslus reikėtų sugriežtinti, nes sąnaudos yra mažesnės nei pirmiau manyta.

Poveikio vertinimas

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm.

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm.

Parengtas bendras šį pasiūlymą pagrindžiantis poveikio vertinimas ir atitinkamas pasiūlymas iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) Nr. 510/2011. Plačiai aptartos politinės galimybės, susijusios su teisės aktuose nagrinėtomis problemomis, kylančiomis dėl įgyvendinimo ir aptartomis tyrimuose, kuriuose nagrinėjami galimi būdai didinti teisės aktų veiksmingumą. Buvo nagrinėti šie aspektai:

- a) pasirinktis „nieko nekeisti“;
- b) tikslo dėl automobilių siekimo būdai;
- c) administracinės naštos supaprastinimas ir mažinimas;
- d) prisitaikymas prie naujo bandymų ciklo;
- e) po 2020 m. taikytinų teisės aktų forma ir griežtumas.

Remiantis ekonominio, aplinkosauginio ir socialinio poveikio analize, atlikus poveikio vertinimą padarytos šios išvados:

- naudingumo parametras automobilių atveju ir toliau turėtų būti masė; ribinės vertės kreivė ir toliau turėtų būti tiesinė;
- remiantis įrodymais, siekiant sumažinti rinkos iškreipimus kreivės nuolydis turėtų būti santykinai mažas;
- mokestis už viršytą taršos normą turėtų likti 95 EUR už g/km vienai transporto priemonei;
- reglamentą reikėtų atnaujinti, kad jis atitiktų Lisabonos sutartį;
- nukrypti leidžiančių nuostatų nustatymo procedūra turėtų būti supaprastinta, įvedus smulkiausiems gamintojams taikomą *de minimis* išlygą dėl pareigos laikytis CO₂ normos. Be to, reikėtų daugiau lankstumo dėl nedidelės apimties nukrypti leidžiančių nuostatų nustatymo datos.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

ES jau ėmėsi veiksmų šioje srityje, priimdama Reglamentą (EB) Nr. 443/2009, pagrįstą Sutarties nuostatomis aplinkosaugos srityje. Be to, bendroji rinka yra pagrindas imtis veiksmų ES, o ne valstybių narių lygiu, kad būtų užtikrinti bendri reikalavimai visoje ES ir taip sumažintos gamintojų patiriamos sąnaudos.

Priėmus šį pasiūlymą galiojantys teisės aktai nebus panaikinti.

Siūlomų veiksmų santrauka

Pasiūlyme numatyta iš dalies pakeisti reglamentą, siekiant nustatyti naujiems keleiviniams automobiliams taikytinus būdus 95 g CO₂/km tikslui pasiekti iki 2020 m. Pagrindiniai nustatomi būdai yra tokie:

- „naudos“ parametras ir toliau yra parengtos eksploatuoti transporto priemonės masė;

- ribinės vertės kreivė lieka tiesinė ir jos nuolydis yra 60 %, palyginti su atskaitinio automobilių parko (t. y. 2006 m.) atitinkama kreive ir nenukrypstant nuo 2015 m. ribinės vertės kreivės;
- automobiliams, išmetantiems mažiau kaip 35 gCO₂/km, 2020–2023 m. bus skiriami ypatingieji kreditai, kuriems bus taikomas daugiklis 1,3, ir jie galės būti skirti ne daugiau kaip 20 000 vieno gamintojo automobilių per visą sistemos taikymo laikotarpį;
- pakoreguotas tikslas dėl 2020 m. tikro rinkos segmento gamintojams taikytinų nukrypti leidžiančių nuostatų;
- gamintojams, atsakingiems už mažiau nei 500 per metus įregistruotų naujų keleivinių automobilių, netaikoma pareiga laikytis CO₂ normos;
- suteikiama daugiau lankstumo dėl sprendimų nustatyti nedidelės apimties nukrypti leidžiančias nuostatas priėmimo terminų;
- į ekologines naujoves toliau atsižvelgiama įgyvendinant peržiūrėtą bandymų procedūrą;
- mokestis už viršytą taršos normą lieka 95 EUR už g/km vienai transporto priemonei;
- atnaujinamos nuostatos dėl komiteto procedūros, kad ji atitiktų Lisabonos sutartį.

Pramonės įmonėms naudingos nuorodos dėl reguliavimo sistemos, taikytinos po 2020 m., šiame pasiūlyme numatyta kita peržiūra, kuri turėtų būti atlikta ne vėliau kaip 2014 m. gruodžio 31 d.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymui įgyvendinti nereikia papildomų finansinių išteklių.

5. NEPRIVALOMI ELEMENTAI

- Persvarstymo, keitimo, laikino galiojimo sąlyga

Į pasiūlymą įtraukta peržiūros sąlyga.

- Europos ekonominė erdvė

Siūlomas teisės aktas susijęs su EEE, todėl turėtų būti jai taikomas.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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,

teisės akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁷,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁸,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 443/2009, nustatančio naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį⁹, 13 straipsnio 5 dalį Komisija turi peržiūrėti būdus, kuriais iki 2020 m. ekonomišku būdu būtų galima pasiekti 95 g CO₂/km tikslą, ypač I priede pateiktą formulę ir 11 straipsnyje išdėstytas nukrypti leidžiančias nuostatas. Prašoma, kad pasiūlymas dėl reglamento pakeitimo būtų kuo neutralėsnis konkurencijos požiūriu, socialiai teisingas ir tvarus;
- (2) reikėtų paaiškinti, kad, siekiant nustatyti, ar vykdomas 95 g CO₂/km tikslas, išmetamo CO₂ kiekis turėtų būti toliau matuojamas vadovaujantis 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (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 prieigos¹⁰ ir jo įgyvendinimo priemonėmis bei naudojantis naujoviškomis technologijomis;

⁷ OL C , , p. .

⁸ OL C , , p. .

⁹ OL L 140, 2009 6 5, p. 1.

¹⁰ OL L 171, 2007 6 29, p. 1.

- (3) pripažįstant, kad ankstyvųjų kartų itin mažai anglies dioksido išmetančių transporto priemonių moksliniams tyrimams ir plėtrai reikia didelių išlaidų, yra tinkama pirminiame jų teikimo Sąjungos rinkai etape šį procesą laikinai tam tikru mastu spartinti ir palengvinti;
- (4) pripažįstant neproporcingą poveikį smulkiausiems gamintojams, kylantį iš savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų atsižvelgiant į transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir tik nedidelę naudą dėl šių gamintojų parduodamų transporto priemonių neišmesto į aplinką CO₂, gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei 500 naujų keleivinių automobilių per metus, nebetaikoma savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą;
- (5) supaprastinama nukrypti leidžiančių nuostatų nustatymo mažiems gamintojams procedūra, suteikiant daugiau lankstumo dėl gamintojų prašymų nustatyti nukrypti leidžiančias nuostatas pateikimo ir Komisijos sprendimo jas nustatyti priėmimo terminų;
- (6) po 2020 m. turėtų būti toliau taikoma nukrypti leidžiančių nuostatų nustatymo tam tikro rinkos segmento gamintojams procedūra. Tačiau, siekiant užtikrinti, kad reikalingos tam tikro rinkos segmento gamintojų pastangos mažinti išmetamų teršalų kiekį atitiktų didžiųjų gamintojų pastangas, nuo 2020 m. turėtų būti taikoma norma, kuri yra 45 % mažesnė už 2007 m. tam tikro rinkos segmento gamintojams taikytą savitąją teršalų išmetimo normą;
- (7) siekiant sudaryti sąlygas automobilių pramonei vykdyti ilgalaikes investicijas ir taikyti naujoves, pageidautina nurodyti, kaip šis reglamentas turėtų būti keičiamas dėl laikotarpio po 2020 m. Tokios nuorodos turėtų būti pagrįstos įvertinimu, kiek būtina sumažinti išmetamų teršalų kiekį, atsižvelgiant į Sąjungos ilgalaikius klimato kaitos tikslus, ir koks būtų poveikis automobiliams skirtų ekonomiškai efektyvių CO₂ mažinimo technologijų plėtrai. Todėl pageidautina, kad šie aspektai būtų peržiūrėti, Komisija pateiktų ataskaitą ir prireikus pasiūlymus dėl tikslų po 2020 m.;
- (8) Reglamente reikalaujama, kad Komisija vykdytų poveikio vertinimą, siekdama peržiūrėti bandymų procedūras, kad jos tinkamai parodytų realų automobilių išmetamo CO₂ kiekį. Šis darbas atliekamas Jungtinių Tautų Europos ekonominėje komisijoje rengiant pasaulinę lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą, tačiau dar nėra baigtas. Todėl Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede nustatomos teršalų išmetimo normos 2020 m., kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedą. Pakeitus bandymų procedūras reikėtų pataisyti I priede nustatytas ribas, kad gamintojams ir įvairių klasių transporto priemonėms būtų taikomi panašaus griežtumo reikalavimai;
- (9) tikslinga pataisyti Reglamento (EB) Nr. 443/2009 3 straipsnio 2 dalį siekiant užtikrinti, kad susijusių įmonių sąvoka atitiktų 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės¹¹ nuostatas ir 2011 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 510/2011, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų

¹¹ OL L 24, 2004 I 29, p. 1.

normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį¹², 3 straipsnio 2 dalį;

- (10) Reglamentu (EB) Nr. 443/2009 Komisijai suteikiami įgaliojimai kai kurias jo nuostatas įgyvendinti pagal procedūras, nustatytas 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB¹³. Įsigaliojus Lisabonos sutarčiai, tuos įgaliojimus reikia suderinti su Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 ir 291 straipsniais;
- (11) siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (EB) Nr. 443/2009 įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai¹⁴;
- (12) įgaliojimus priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį reiktų perduoti Komisijai, kad būtų papildytos taisyklės, susijusios su nukrypti nuo savitųjų teršalų išmetimo normų leidžiančiomis nuostatomis, iš dalies pakeisti su išmetamo CO₂ kiekio stebėjimu susijusius duomenų reikalavimus ir pritaikyti I priede pateiktas savitojo išmetamo CO₂ kiekio apskaičiavimo formules prie pokyčių dėl transporto priemonių masės ir Reglamente (EB) Nr. 715/2007 reglamentuotos bandymų procedūros savitajam išmetamo CO₂ kiekiui apskaičiuoti. Labai svarbu, kad parengiamųjų darbų metu Komisija rengtų tinkamas konsultacijas, taip pat su ekspertais. Rengdama ir sudarydama deleguotuosius aktus Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai persiųsti ir Europos Parlamentui, ir Tarybai;
- (13) tikslinga laikytis požiūrio, kuriuo siekiama nustatyti tikslą, pagrįstą tiesine priklausomybe tarp automobilio „naudos“ ir jam taikomos CO₂ išmetimo normos, kaip nustatyta I priede pateiktose formulėse, nes tai leidžia išsaugoti keleivinių automobilių rinkos įvairovę ir galimybę gamintojams tenkinti įvairius vartotojų poreikius ir taip išvengti nepagrįsto rinkos iškraipymo;
- (14) Komisija įvertino galimybę nustatyti transporto priemonės ratų apibrėžtą jo plotą ir naudoti šį dydį kaip „naudos“ koeficientą I priede pateiktose formulėse. Nustatyti šį dydį įmanoma ir galimybė jį naudoti buvo įvertinta atliekant poveikio vertinimą; remiantis tuo vertinimu daroma išvada, kad 2020 m. taikytinoje formulėje naudojamas „naudos“ parametras turėtų būti masė. Tačiau mažesnės sąnaudos ir pranašumai, susiję su „naudos“ parametro pakeitimu į transporto priemonės ratų apibrėžtą jo plotą, turėtų būti nagrinėjami atliekant būsimą peržiūrą;
- (15) todėl Reglamentą (EB) Nr. 443/2009 reiktų atitinkamai iš dalies pakeisti,

¹² OL L 145, 2011 5 31, p. 1.

¹³ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

¹⁴ 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:

„Nuo 2020 m. šiuo reglamentu nustatomas tikslas, kad vidutinis naujų automobilių parko išmetamų teršalų kiekis būtų 95 g CO₂/km, kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedą ir jo įgyvendinimo priemonės, bei panaudojant naujoviškas technologijas“.

- (2) 2 straipsnis papildomas šia 4 dalimi:

„4. 4 straipsnis, 8 straipsnio 4 dalies b ir c punktai, 9 straipsnis ir 10 straipsnio 1 dalies a ir c punktai netaikomi gamintojui, kuris kartu su visomis su juo susijusiomis įmonėmis atsakingas už mažiau nei 500 per praėjusius kalendorinius metus ES įregistruotų naujų keleivinių automobilių“.

- (3) 3 straipsnio 2 dalies a punkto pirmoji įtrauka pakeičiama taip:

„- galią naudotis daugiau nei puse balsavimo teisių, arba“.

- (4) Po 5 straipsnio įterpiamas šis straipsnis:

„5a straipsnis

Ypatingieji kreditai siekiant 95 g CO₂/km normos

1. Apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, kiekvienas naujas keleivinis automobilis, išmetantis mažiau kaip 35 g CO₂/km, 2020–2023 m. laikotarpiu skaičiuojamas kaip 1,3 keleivinio automobilio, o nuo 2024 m. – kaip 1 keleivinis automobilis.

2. 1 dalyje nurodytas daugiklis per visą 2020–2023 m. laikotarpį taikomas ne daugiau kaip 20 000 naujų įregistruotų vieno gamintojo keleivinių automobilių.“

- (5) 8 straipsnio 9 dalis pakeičiama taip:

„9. Komisija nustato išsamias taisykles dėl stebėsenos ir duomenų teikimo pagal šį straipsnį procedūrų bei II priedo taikymo, priimdama įgyvendinimo aktus. Tokie įgyvendinimo aktai priimami taikant 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

Komisija gali priimti deleguotuosius aktus pagal 14a straipsnį, kuriais iš dalies keičiamas II priedas dėl duomenims taikomų reikalavimų ir duomenų parametrų“.

- (6) 9 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

- „3. Komisija nustato išsamias 1 dalyje nurodytų mokesčių už viršytą taršos normą surinkimo taisykles, priimdama įgyvendinimo aktus. Tokie įgyvendinimo aktai priimami taikant 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą“.
- (7) 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 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 c 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 prašymas pateikiamas dėl kelių susijusių įmonių – vidutiniškai 45 % mažesnis kiekis, palyginti su šių įmonių vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu 2007 m.“.
- (8) b) 8 dalis pakeičiama taip:
- „8. Komisija pagal 14a straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriuose nustatomos šio straipsnio 1–7 dalis papildančios taisyklės dėl nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo sąlygų, prašymų turinio ir programų mažinti savitąjį išmetamo CO₂ kiekį turinio ir vertinimo“.
- (9) 12 straipsnio 2 dalies pirmas sakinyš pakeičiamas taip:
- „Komisija nustato išsamias 1 dalyje nurodytų naujoviškų technologijų patvirtinimo procedūros taisykles, priimdama įgyvendinimo aktus. Tokie įgyvendinimo aktai priimami taikant 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą“.
- (10) 13 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) 2 dalies trečia pastraipa keičiama taip:
- „Tokios priemonės nustatomos priimant deleguotuosius aktus pagal 14a straipsnį“.
- b) 3 dalies antra pastraipa išbraukiama.
- c) 5 dalis pakeičiama taip:
- „5. Iki 2014 m. gruodžio 31 d. Komisija peržiūri savitąsias teršalų išmetimo normas, būdus tikslui pasiekti ir kitus šio reglamento aspektus, kad nustatytų naujiems keleiviniams automobiliams po 2020 m. taikytinas CO₂ išmetimo normas“.

d) 7 dalis pakeičiama taip:

„7. Komisija įgaliojama priimti deleguotuosius aktus pagal 14a straipsnį, kuriais būtų pataisytos I priede pateiktos formulės, kad jos atspindėtų visus savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti taikomos reglamentuotos bandymų procedūros, nurodytos Reglamente (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamente (EB) Nr. 692/2008, pokyčius, kartu užtikrinant, kad ankstesne ir nauja bandymų procedūromis gamintojams ir įvairaus naudingumo transporto priemonėms būtų nustatomi panašaus griežtumo 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. Tai komitetas, nurodytas Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Jei daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis“.

(12) Įterpiamas šis 14a straipsnis:

„14a straipsnis
Naudojimasis suteiktais įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. Įgaliojimai priimti 8 straipsnio 9 dalies antroje pastraipoje, 11 straipsnio 8 dalyje, 13 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje ir 13 straipsnio 7 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami nuo [šio reglamento įsigaliojimo data] neapibrėžtam laikotarpiui.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu atšaukti 8 straipsnio 9 dalies antroje pastraipoje, 11 straipsnio 8 dalyje, 13 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje ir 13 straipsnio 7 dalyje nurodytą įgaliojimų perdavimą. Sprendimu dėl atšaukimo nutraukiamas tame sprendime nurodyto įgaliojimų perdavimo galiojimas. Jis įsigalioja kitą dieną po sprendimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba jame nurodytą vėlesnę dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Priėmusi deleguotąjį aktą, Komisija iš karto ir vienu metu apie tai 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 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuomet, jeigu per du mėnesius po pranešimo apie tą aktą Europos Parlamentui ir Tarybai nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu iki šio

laikotarpio pabaigos ir Europos Parlamentas, ir Taryba pranešė Komisijai, kad jie neprieštaraus. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais“.

(13) I priedo 1 punktas papildomas šiuo c papunkčiu:

„c) Nuo 2020 m.

Savitasis išmetamo CO₂ kiekis = $95 + a \times (M - M_0)$

Čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg)

M₀ = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje.

a = 0,0333“.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja trečią dieną po 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