# EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2023/851

**2023 m. balandžio 19 d.**

**kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo $CO_2$ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius Sąjungos klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631**

**(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

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

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ([2]),

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ([3]),

kadangi:

(1) 2015 m. gruodžio 12 d. pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją (UNFCCC) priimtas Paryžiaus susitarimas ([4]) (toliau – Paryžiaus susitarimas) įsigaliojo 2016 m. lapkričio 4 d. Paryžiaus susitarimo šalys susitarė užtikrinti, kad pasaulio vidutinė temperatūra didėtų gerokai mažiau nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau dėti pastangas, kad temperatūra nedidėtų daugiau kaip 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Tas įsipareigojimas buvo sustiprintas 2021 m. lapkričio 13 d. priėmus UNFCCC Glazgo klimato paktą, kuriame UNFCCC Šalių konferencija – tuo pačiu ir Paryžiaus susitarimo šalių susirinkimas – pripažįsta, kad klimato kaitos poveikis bus daug mažesnis, jei temperatūra pakils 1,5 °C, o ne 2 °C, ir yra pasiryžusios toliau dėti pastangas, kad temperatūra nedidėtų daugiau kaip 1,5 °C;

(2) spręsti su klimatu ir aplinka susijusias problemas ir pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslus yra pagrindinė 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos priimto komunikato „Europos žaliasis kursas“ (toliau – Europos žaliasis kursas) tema. Europos Parlamentas 2020 m. sausio 15 d. rezoliucijoje dėl Europos žaliojo kurso ([5]) paragino, kad būtinas perėjimas prie neutralaus poveikio klimatui visuomenės įvyktų ne vėliau kaip 2050 m., o 2019 m. lapkričio 28 d. rezoliucijoje dėl kritinės klimato ir aplinkos padėties paskelbė, kad klimato ir aplinkos padėtis yra kritinė ([6]). Labai stipraus COVID-19 pandemijos poveikio Sąjungos piliečių sveikatai ir ekonominei gerovei kontekste Europos žaliojo kurso būtinybė ir svarba tik dar labiau padidėjo;

(3) Europos žaliasis kursas jungia išsamias viena kitą papildančias priemones ir iniciatyvas, kuriomis siekiama iki 2050 m. Sąjungoje neutralizuoti poveikį klimatui ir nustatoma nauja augimo strategija, orientuota į Sąjungos pertvarkymą į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir

([1]) OL C 194, 2022 5 12, p. 81.
([2]) OL C 270, 2022 7 13, p. 38.
([3]) 2023 m. vasario 14 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2023 m. kovo 28 d. Tarybos sprendimas.
([4]) OL L 282, 2016 10 19, p. 4.
([5]) OL C 270, 2021 7 7, p. 2.
([6]) OL C 232, 2021 6 16, p. 28.

konkurencinga ekonomika ir gyvybingais pramonės sektoriais, kurie ir toliau pirmauja pasaulyje atitinkamuose segmentuose ir yra pasaulinio masto inovacijų varomoji jėga, kartu užtikrinant gerai apmokamas kokybiškas darbo vietas Sąjungoje. Juo taip pat siekiama apsaugoti, tausoti ir didinti Sąjungos gamtinį kapitalą ir apsaugoti piliečių sveikatą ir gerovę nuo su aplinka susijusios rizikos ir poveikio. Šiame kontekste Europos Parlamento ir Tarybos sprendime (ES) 2022/591 ([7]) išdėstyta 8-ąja aplinkosaugos veiksmų programa, galiojančia iki 2030 m., sustiprinamas tikslas paspartinti žaliąją pertvarką, kad būtų teisingai, sąžiningos ir įtraukiai pereinama prie neutralaus poveikio klimatui, tvarios, nekenksmingos, efektyvaus išteklių naudojimo, atsinaujinančiųjų išteklių energija pagrįstos, atsparios ir konkurencingos žiedinės ekonomikos, ir apsaugoti, atkurti ir pagerinti aplinkos būklę, remti pagal Europos žaliąjį kursą paskelbtas priemones ir iniciatyvas ir jomis vadovautis. Tačiau ši pertvarka skirtingai veikia moteris ir vyrus ir daro ypatingą poveikį kai kurioms nepalankioje padėtyje esančioms grupėms, pavyzdžiui, vyresnio amžiaus žmonėms, negalią turintiems asmenims ir rasinių ar etninių mažumų atstovams. Be to, pertvarka skirtingai paveiks įvairius Sąjungos regionus, ypač struktūriniu požiūriu nepalankioje padėtyje esančius regionus, periferinius ir atokiausius regionus. Todėl turi būti užtikrinta, kad pertvarka būtų teisinga ir įtrauki, ir nė vienas nebūtų paliktas nuošalyje;

(4) 2020 m. gruodžio 17 d. UNFCCC sekretoriatui pateikusi atnaujintą pagal nacionalinius įnašus nustatytą Sąjungos įnašą Sąjunga įsipareigojo ne vėliau kaip 2030 m. visos ES ekonomikos mastu sumažinti grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 55 %, palyginti su 1990 m.;

(5) priėmusi Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1119 ([8]), Sąjunga teisės aktuose įtvirtino tikslą vėliausiai 2050 m. sumažinti grynąjį išmetamą išmetamų teršalų kiekį iki nulio ir tikslą vėliau atitinkamai pasiekti neigiamą išmetamų teršalų kiekį. Tame reglamente taip pat nustatytas privalomas Sąjungos tikslas ne vėliau kaip 2030 m. grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį (išmetamą kiekį, likusį atėmus absorbentais pašalintą kiekį) Sąjungos viduje sumažinti bent 55 %, palyginti su 1990 m. lygiu;

(6) tikimasi, kad visi ekonomikos sektoriai, įskaitant kelių transporto sektorių, prisidės siekiant šio išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo. Transporto sektorius yra vienintelis sektorius, kuriame išmetamųjų teršalų kiekis nuo 1990 m. didėja. Jis apima kelių transportą lengvosiomis ir sunkiosiomis transporto priemonėmis, kurios kartu išmeta daugiau kaip 70 % viso transporto sektoriaus išmetamųjų teršalų kiekio. Siekiant neutralizuoti poveikį klimatui, transporto sektoriuje išmetamųjų teršalų kiekį iki 2050 m. reikia sumažinti 90 %;

(7) vykdant skaitmeninę ir žaliąją pertvarką taip pat turėtų būti atsižvelgiama į socialinio aspekto svarbą siekiant užtikrinti visiems įperkamą ir prieinamą judumą, ypač į darbą važinėjantiems asmenims, neturintiems galimybės naudotis kokybišku viešuoju transportu ar kitais judumo sprendimais. Platesnio užmojo lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo $CO_2$ kiekio normos turėtų paspartinti visai netaršių transporto priemonių plėtrą, padidinti jų įperkamumą ir taip pat paspartinti naudotų automobilių rinkos dekarbonizaciją visuose segmentuose – tai suteiktų daugiau naudos mažas ir vidutines pajamas gaunantiems vartotojams. Patvirtinant tas normas taip pat svarbu atsižvelgti į dideles ekonomines ir socialines skaitmeninės ir žaliosios pertvarkos pasekmes ir poreikį išsaugoti darbo vietas ir išlaikyti Sąjungos pramonės konkurencingumą;

(8) šiame reglamente nustatytos priemonės yra būtinos kaip nuoseklios ir suderintos sistemos dalis, kuri yra nepakeičiama siekiant bendro Sąjungos tikslo sumažinti grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir sumažinti Sąjungos priklausomybę nuo importuojamo iškastinio kuro. Itin svarbu, kad Komisija bendradarbiautų su valstybėmis narėmis ir pramonės subjektais, kad būtų užtikrintas visai netaršioms ir mažataršėms transporto priemonėms reikalingų svarbiausiųjų žaliavų tiekimo grandinės saugumas. Tai taip pat prisidės prie Sąjungos pramonės konkurencingumo ir sustiprins Sąjungos strateginį savarankiškumą;

([7]) 2022 m. balandžio 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas (ES) 2022/591 dėl bendrosios Sąjungos aplinkosaugos veiksmų programos iki 2030 m. (OL L 114, 2022 4 12, p. 22).

([8]) 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

(9) siekiant iki 2030 m. bent 55 % sumažinti grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m. lygiu, būtina sugriežtinti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/631 ([9]) lengvosioms keleivinėms ir komercinėms transporto priemonėms nustatytus mažinimo reikalavimus. Taip pat reikia nustatyti aiškų tolesnio išmetamųjų teršalų mažinimo po 2030 m. planą norint padėti siekti 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo. Jeigu nebus imtasi plataus užmojo veiksmų, kad būtų sumažintas kelių transporto sektoriuje išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, išmetamas teršalų kiekis turės būti labiau mažinamas kituose sektoriuose, įskaitant tuos, kuriuose dekarbonizaciją mažinti yra sudėtingiau;

(10) griežtesni išmetamo $CO_2$ kiekio mažinimo reikalavimai turėtų paskatinti Sąjungos rinkoje naudoti vis daugiau visai netaršių transporto priemonių ir tokiu būdu teikti naudą vartotojams, kiek tai susiję su oro kokybe, stiprinti energetinį saugumą, energijos vartojimo efektyvumą bei susijusį energijos taupymą, taip pat užtikrinti tolesnes automobilių pramonės vertės grandinės inovacijas. Šiomis pasaulinėmis aplinkybėmis Sąjungos automobilių pramonės vertės grandinei turi tekti vienas svarbiausių vaidmenų visuotinai pereinant prie visai netaršaus judumo. Griežtesnės išmetamo $CO_2$ kiekio mažinimo normos siekiant jomis nustatytų viso parko tikslų yra technologijų atžvilgiu neutralios. Įvairios technologijos yra ir išliks prieinamos siekiant tikslo, kad visas parkas būtų visiškai netaršus. Visai netaršios transporto priemonės šiuo metu apima elektrines transporto priemones su baterijomis, transporto priemones su kuro elementais ir kitas vandenilines motorines transporto priemones, o technologinės inovacijos vykdomos toliau. Visai netaršios ir mažataršės transporto priemonės, įskaitant ir didelio našumo laidu įkraunamas hibridines elektrines transporto priemones, gali ir toliau vaidinti svarbų vaidmenį vykdant pertvarką. Šiomis aplinkybėmis svarbu užtikrinti, kad duomenys apie tų laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio normą būtų tikslūs ir išsamūs;

(11) Komisija, pasikonsultavusi su suinteresuotaisiais subjektas, pateiks pasiūlymą dėl transporto priemonių, varomų išskirtinai neutralaus $CO_2$ poveikio degalais, kuriems netaikomos transporto priemonių parkui nustatytos normos, registravimo po 2035 m., laikantis Sąjungos teisės ir Sąjungos poveikio klimatui neutralumo tikslo;

(12) atsižvelgiant į tai, nuo 2030 m. turėtų būti nustatytos naujos, griežtesnės išmetamo $CO_2$ kiekio mažinimo normos naujiems lengviesiems automobiliams ir naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms. Turėtų būti nustatytos tokio lygio normos, kad būtų siunčiamas aiškus signalas Sąjungos rinkoje greičiau pradėti naudoti visai netaršias transporto priemones ir ekonomiškai efektyviai būtų skatinamos visai netaršių technologijų inovacijos;

(13) technologinės inovacijos yra būtina judumo dekarbonizacijos mažinimo Sąjungoje sąlyga, todėl jas reikėtų remti. Judumo ekosistemos inovacijoms jau skiriamas didelis finansavimas pagal įvairias Sąjungos finansavimo priemones, visų pirma bendrąją mokslinių tyrimų ir inovacijų programą „Europos horizontas“, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/695 ([10]), „InvestEU“, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/523 ([11]), Europos regioninės plėtros fondą, Sanglaudos fondą, Inovacijų fondą, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB ([12]) ir Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/241 ([13]). Sąjunga ir valstybės narės turėtų toliau dėti pastangas remdamos viešąsias ir privačiąsias investicijas į Europos automobilių pramonės mokslinius tyrimus ir inovacijas, be kita ko, įgyvendindamos iniciatyvas, kuriomis skatinamos sinergijos automobilių sektoriuje, pavyzdžiui, Europos baterijų aljanso iniciatyvą. Tomis pastangomis, kartu siunčiant aiškius reguliavimo signalus, bus remiami ir skatinami gamintojų investiciniai sprendimai, išlaikoma Europos lyderystė technologijų srityje šiame sektoriuje, padedama Sąjungoje plėtoti pramonės kompetenciją ateities technologijų srityje ir užtikrinamas ilgalaikis jos pramoninės bazės tvarumas ir konkurencingumas;

([9]) 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo $CO_2$ normos ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

([10]) 2021 m. balandžio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/695, kuriuo sukuriama bendroji mokslinių tyrimų ir inovacijų programa „Europos horizontas“, nustatomos su ja susijusios dalyvavimo ir sklaidos taisyklės ir panaikinami reglamentai (ES) Nr. 1290/2013 ir (ES) Nr. 1291/2013 (OL L 170, 2021 5 12, p. 1).

([11]) 2021 m. kovo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/523, kuriuo nustatoma programa „InvestEU“ ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/1017 (OL L 107, 2021 3 26, p. 30).

([12]) 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003 10 25, p. 32).

([13]) 2021 m. vasario 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/241, kuriuo nustatoma ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė (OL L 57, 2021 2 18, p. 17).

(14) kartu su peržiūrėtomis išmetamo $CO_2$ normomis turėtų būti pristatoma ir Sąjungos strategija, pagal kurią būtų sprendžiamos su visai netaršių transporto priemonių ir susijusių technologijų gamybos veiklos plėtra susijusios problemos, kartu atsižvelgiant į kiekvienos valstybės narės ypatumus, taip pat tenkinamas poreikis kelti sektoriaus darbuotojų kvalifikaciją ir juos perkvalifikuoti bei pertvarkyti jų veiklą, kartu išlaikant užimtumo lygį Europos automobilių pramonėje. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas poveikiui, kurį šis perėjimas turės labai mažoms, mažosioms ir vidutinėms įmonėms (MVĮ) automobilių tiekimo grandinėje, taip pat paveiktiems regionams ir bendruomenėms, kurie gali būti labiau pažeidžiami dėl intensyvios automobilių pramonės veiklos. Kai tikslinga, finansinė parama turėtų būti svarstoma Sąjungos ir valstybių narių lygmeniu, siekiant sutelkti privačias investicijas, be kita ko, per „Europos socialinį fondą +“, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/1057 ([14]), Teisingos pertvarkos fondą, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/1056 ([15]), Inovacijų fondą, Europos regioninės plėtros fondą, Sanglaudos fondą, Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę ir kitas daugiametės finansinės programos priemones, nustatytas Tarybos reglamentu (ES, Euratomas) 2020/2093 ([16]) ir Europos Sąjungos ekonomikos gaivinimo priemonę, nustatytą Tarybos reglamentu (ES) 2020/2094 ([17]), laikantis valstybės pagalbos taisyklių, taip pat kitas turimas finansines priemones, pavyzdžiui, Europos investicijų banką.

2022 m. vasario 18 d. Komisijos komunikatas dėl 2022 m. valstybės pagalbos klimato, energetikos ir aplinkos apsaugos srityje gairių suteikia valstybėms narėms galimybę remti įmones, kad jos dekarbonizuotų savo gamybos procesus, ir patvirtinti ekologiškesnes technologijas pagal 2021 m. gegužės 5 d. Komisijos komunikatą „Naujosios 2020 m. pramonės strategijos atnaujinimas. Bendrosios rinkos stiprinimas siekiant Europos ekonomikos atsigavimo“ (toliau – atnaujinta Naujosios pramonės strategija). 2022 m. birželio 16 d. Tarybos rekomendacija ([18]) yra svarbi priemonė valstybėms narėms spręsti klausimus, susijusius su teisingo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos aspektais užimtumo ir socialinėje srityse. Komisija turėtų išnagrinėti tolesnes galimybes remti tą perėjimą ir, konkrečiai, sušvelninti bet kokį neigiamą to perėjimo poveikį užimtumui automobilių sektoriuje;

(15) siekiant nustatyti finansavimo spragas ir užtikrinti teisingą pertvarką automobilių pramonės tiekimo grandinėje ir ypatingą dėmesį skirti MVĮ ir regionams, kuriems teisingas perėjimas prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos daro didžiausią poveikį, Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, regionais ir vietos valdžios institucijomis bei visais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. kartu su pirmosios pažangos ataskaitos pateikimu ir remdamasi vykdomomis iniciatyvomis, pavyzdžiui, judumo ekosistemos pertvarkos planu ir Regionų automobilių pramonės aljansu, turėtų pateikti ataskaitą ir analizę, kurioje būtų nustatytos tokios finansavimo spragos. Kai tikslinga, prie tos ataskaitos pridedami pasiūlymai dėl tinkamų finansinių priemonių nustatytiems poreikiams patenkinti;

(16) atnaujintoje Naujojoje pramonės strategijoje numatoma, kad bendradarbiaujant su pramonės atstovais, valdžios institucijomis, socialiniais partneriais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais bus bendrai kuriami žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos planai. Atsižvelgiant į tai, turėtų būti sukurtas judumo ekosistemos pertvarkos planas, kuris būtų įgyvendinamas kartu su automobilių pramonės vertės grandinės pertvarka, be kita ko, visiškai skaidriai užtikrinant socialinio dialogo, kuriame dalyvauja šis sektorius ir jo suinteresuotieji subjektai, tęstinumą. Šiame plane ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas automobilių pramonės tiekimo grandinėje veikiančioms MVĮ ir konsultacijoms, taip pat ir valstybių narių, su socialiniais partneriais. Tai darant turėtų būti remiamasi 2020 m. liepos 1 d. Komisijos komunikatu „Europos įgūdžių darbotvarkė, kuria siekiama tvaraus konkurencingumo, socialinio sąžiningumo ir atsparumo“, apimančiu tokias iniciatyvas kaip Įgūdžių paktas, siekiant sutelkti privatų sektorių ir kitus suinteresuotuosius subjektus, kad jie imtųsi vykdyti Europos darbuotojų perkvalifikavimą ir kvalifikacijos kėlimą atsižvelgdami į žaliąją ir skaitmeninę pertvarką. Taip pat turėtų būti atsižvelgiama į atitinkamus Sąjungos ir valstybių narių lygmens veiksmus ir skatinimo priemones, siekiant padidinti visai netaršių transporto priemonių įperkamumą.

([14]) 2021 m. birželio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1057, kuriuo nustatomas „Europos socialinis fondas +“ (ESF+) ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1296/2013 (OL L 231, 2021 6 30, p. 21).

([15]) 2021 m. birželio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1056, kuriuo įsteigiamas Teisingos pertvarkos fondas (OL L 231, 2021 6 30, p. 1).

([16]) 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos reglamentas (ES, Euratomas) 2020/2093, kuriuo nustatoma 2021–2027 m. daugiametė finansinė programa (OL L 433 I, 2020 12 22, p. 11).

([17]) 2020 m. gruodžio 14 d. Tarybos reglamentas (ES) 2020/2094, kuriuo nustatoma Europos Sąjungos ekonomikos gaivinimo priemonė atsigavimui po COVID-19 krizės paremti (OL L 433 I, 2020 12 22, p. 23).

([18]) 2022 m. birželio 16 d. Tarybos rekomendacija 2022/C 243/04 dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo (OL C 243, 2022 6 27, p. 35).

Pažanga, padaryta įgyvendinant šį visapusišką judumo ekosistemos pertvarkos planą, turėtų būti stebima kas dvejus metus, kaip vienas iš Komisijos teikiamos pažangos ataskaitos elementų. Toje pažangos ataskaitoje, be kita ko, turėtų būti apžvelgta visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių, visų pirma lengvųjų komercinių transporto priemonių segmente, naudojimo pažanga, taip pat Sąjungos, valstybių narių ir vietos lygmens priemonės, skirtos palengvinti valstybių narių perėjimą prie visai netaršių lengvųjų transporto priemonių, jų kainų ir energijos vartojimo efektyvumo pokyčiai, alternatyvių degalų rūšių naudojimas ir viešosios ir privačios įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros diegimo pažanga, kaip bus išdėstyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES (toliau – Reglamentas dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo), ir naujoje Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/31/ES ([19]) redakcijoje, novatoriškų technologijų potencialas siekiant klimato atžvilgiu neutralaus judumo, tarptautinis konkurencingumas, investicijos į automobilių pramonės vertės grandinę, darbuotojų kvalifikacijos kėlimas ir perkvalifikavimas ir jų veiklos pertvarkymas, visų pirma MVĮ. Rengiant pažangos ataskaitą taip pat turėtų būti remiamasi dvejų metų pažangos ataskaitomis, kurias valstybės narės turi teikti pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo. Rengdama pažangos ataskaitą Komisija turėtų konsultuotis su socialiniais partneriais ir į ją įtraukti socialinio dialogo rezultatus. Toliau vykdomos automobilių pramonės tiekimo grandinės inovacijos. Dėl novatoriškų technologijų, pavyzdžiui, elektrolizinių degalų gamybos surenkant iš oro $CO_2$, jeigu jos bus toliau vystomos, galėtų atsirasti įperkamų klimato atžvilgiu neutralaus judumo galimybių. Todėl Komisija savo pažangos ataskaitoje turėtų atspindėti šio sektoriaus inovacijų pažangą;

(17) siekiant apsaugoti aplinką ir piliečių sveikatą visose valstybėse narėse, svarbu dekarbonizuoti taip pat ir esamą transporto priemonių parką. Naudotų transporto priemonių rinka kelia riziką, kad $CO_2$ išmetimas ir oro tarša persikels į mažiau ekonomiškai išsivysčiusius Sąjungos regionus. Siekiant paspartinti esamo transporto priemonių parko išmetamųjų teršalų kiekio mažinimą ir perėjimą prie visai netaršaus transporto, itin svarbu skatinti vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių pakeitimą transporto priemonėmis su baterijomis arba su kuro elementais, be kita ko, įvertinti būdus, kaip palengvinti tokių sprendimų diegimą valstybėse narėse;

(18) kaip nurodyta 2022 m. gegužės 18 d. Komisijos komunikate „Planas *REPowerEU*“, siekiant padidinti energijos taupymą ir vartojimo efektyvumą transporto sektoriuje ir paspartinti perėjimą prie visai netaršių transporto priemonių, svarbu padidinti visai netaršių transporto priemonių dalį tam tikrą dydį viršijančiuose viešojo sektoriaus ir įmonių transporto priemonių parkuose. Tuo tikslu į 2022 m. spalio 18 d. Komisijos komunikatą „2023 m. Komisijos darbo programa“ įtraukta įmonių transporto parkų žalinimo iniciatyva. Siūlydama tą iniciatyvą Komisija turėtų užtikrinti vienodas sąlygas ir vengti vidaus rinkos susiskaidymo;

(19) siekdama skatinti naudoti mažiau energijos vartojančias transporto priemones, Komisija turėtų ištirti Sąjungos rinkai pateiktų naujų visai netaršių lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių mažiausių energijos vartojimo efektyvumo ribų nustatymo poveikį;

(20) viso ES parko tikslai turi būti papildyti būtinu įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros diegimu, kaip bus išdėstyta Reglamente dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo ir naujoje Direktyvos 2010/31/ES redakcijoje. Tokiomis aplinkybėmis itin svarbu tęsti ir didinti investicijas į reikiamos infrastruktūros diegimą. Kartu itin svarbu užtikrinti spartų atsinaujinančiųjų išteklių energijos diegimą, kaip numatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2018/2001 ([20]);

(21) gamintojams turėtų būti užtikrintas pakankamas lankstumas laikui bėgant pritaikyti savo transporto priemonių parkus, kad perėjimą prie visai netaršių transporto priemonių būtų galima ekonomiškai efektyviai valdyti taip, kad būtų remiamas jų konkurencingumas ir padedamas pagrindas būsimoms inovacijoms. Todėl tikslinga normas ir toliau mažinti penkerių metų etapais;

([19]) 2010 m. gegužės 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/31/ES dėl pastatų energinio naudingumo (OL L 153, 2010 6 18, p. 13).

([20]) 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančių išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

(22) nuo 2030 m. pradėjus taikyti griežtesnius viso ES parko tikslus, gamintojai Sąjungos rinkai turės pateikti daug daugiau visai netaršių transporto priemonių. Atsižvelgiant į tai, visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimo skatinimo sistema nebeatitiks savo pradinio tikslo ir galėtų kenkti Reglamento (ES) 2019/631 veiksmingumui. Todėl mažataršių transporto priemonių naudojimo skatinimo sistema nuo 2030 m. sausio 1 d. turėtų būti panaikinta. Iki tos datos, taigi visą šį dešimtmetį, mažataršių transporto priemonių skatinimo sistema ir toliau bus skatinamas transporto priemonių, kurių išmetamųjų teršalų kiekis yra nuo nulio iki 50 g $CO_2$/km, naudojimas, įskaitant elektrines transporto priemones su baterijomis, elektrines transporto priemones su kuro elementais, kuriuose naudojamas vandenilis, ir laidu įkraunamas hibridines elektrines transporto priemones. Tačiau orientaciniai mažataršių transporto priemonių kiekiai turėtų būti peržiūrėti, kad būtų atsižvelgiama į spartesnį visai netaršių transporto priemonių naudojimą Sąjungos rinkoje. Po 2030 m. sausio 1 d. laidu įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės ir toliau bus įskaičiuojamos į viso ES parko tikslus, kuriuos turės įgyvendinti gamintojai;

(23) sąlygos gauti ekologinių naujovių kreditus, kurių gali prašyti gamintojai, šiuo metu yra 7 g $CO_2$/km. Ta viršutinė riba turėtų būti sumažinta atsižvelgiant į normas, siekiant užtikrinti proporcingą tos viršutinės ribos lygį, palyginti su gamintojų vidutiniu savituoju išmetamo $CO_2$ kiekiu;

(24) išmetamo $CO_2$ normų įgyvendinimas yra glaudžiai susijęs su tipo patvirtinimo teisės aktais. 2020 m. rugsėjo 1 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/858 ([21]) panaikinus ir pakeitus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/46/EB ([22]), tikslinga, siekiant užtikrinti tolesnį dviejų priemonių rinkinių nuoseklumą, toliau derinti apibrėžtis ir atnaujinti Reglamento (ES) 2019/631 nuorodas į tipo patvirtinimo pagrindų teisės aktus;

(25) išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo pastangos, kurių reikia norint pasiekti viso ES parko tikslus, paskirstomos tarp gamintojų, naudojant ribinės vertės kreivę, kuri grindžiama vidutine ES naujų transporto priemonių parko ir gamintojo naujų transporto priemonių parko mase. Nors ir tikslinga išlaikyti tą mechanizmą, būtina užkirsti kelią situacijai, kuomet nustačius griežtesnes viso ES parko normas gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma tampa neigiama. Dėl šios priežasties būtina paaiškinti, kad susidarius tokiai situacijai savitoji teršalų išmetimo norma turėtų būti 0 g $CO_2$/km;

(26) vertės, kurios naudojamos apskaičiuojant savitąsias teršalų išmetimo normas ir gamintojo vidutinį savitąjį išmetamųjų $CO_2$ teršalų kiekį, grindžiamos tipo patvirtinimo dokumentuose ir atitinkamų transporto priemonių atitikties sertifikatuose užfiksuotais duomenimis. Siekiant užtikrinti išmetamo $CO_2$ normų veiksmingumą, labai svarbu, kad tiems tikslams naudojami duomenys būtų teisingi. Jeigu vis dėlto nustatomos duomenų klaidos, pagal tipo patvirtinimo teisės aktus gali būti neįmanoma ištaisyti jau išduotų tipo patvirtinimo dokumentų arba atitikties liudijimų, jeigu jų galiojimo laikas pasibaigęs. Tokiais atvejais Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai prašyti, kad atitinkamos tipo patvirtinimo institucijos arba, kai taikytina, gamintojai pateiktų taisymų ataskaitą, kuria vadovaujantis būtų galima ištaisyti vertes, naudojamas vertinant, kaip gamintojams sekasi laikytis normų;

(27) $M_2$ (autobusų) ir $N_2$ (vidutinio dydžio sunkvežimių) kategorijų transporto priemonių duomenų teikimas patenka į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/956 ([23]) taikymo sritį, todėl šį duomenų teikimo reikalavimą tikslinga išbraukti iš Reglamento (ES) 2019/631;

([21]) 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

([22]) 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

([23]) 2018 m. birželio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/956 dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo $CO_2$ kiekio ir degalų sąnaudų duomenų stebėsenos ir teikimo (OL L 173, 2018 7 9, p. 1).

(28) atsižvelgiant į padidintą bendrąjį išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslą ir siekiant išvengti galimo rinkos iškraipymo, visiems Sąjungos rinkoje veikiantiems gamintojams taikomi mažinimo reikalavimai turėtų būti suderinti, išskyrus tuos, kurie taikomi gamintojams, kurie užregistruoja mažiau nei 1 000 naujų transporto priemonių per kalendorinius metus. Todėl nuo 2036 m. sausio 1 d. turėtų būti panaikinta galimybė gamintojams, kurie užregistruoja 1 000–10 000 naujų lengvųjų automobilių arba 1 000–22 000 naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per kalendorinius metus, taikyti nukrypti nuo savitosios teršalų išmetimo normos leidžiančią nuostatą;

(29) siekiant užtikrinti teisinį aiškumą ir nuoseklumą su dabartine praktika, tikslinga paaiškinti, kad $M_0$ ir $TM_0$ vertės turėtų būti koreguojamos deleguotaisiais aktais keičiant Reglamento (ES) 2019/631 I priedą, o ne deleguotaisiais aktais, papildant tą reglamentą;

(30) pagal Reglamentą (ES) 2019/631 padaryta pažanga įgyvendinant nuo 2030 m. nustatytus mažinimo tikslus, turėtų būti peržiūrėta 2026 m. Atliekant tą peržiūrą reikėtų atsižvelgti į visus dvimečių ataskaitų aspektus;

(31) kelios valstybės narės paskelbė planus paspartinti visai netaršių transporto priemonių diegimą, nustatydamos datą – iki 2035 m. laipsniškai atsisakyti $CO_2$ išmetančių naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių. Komisija turėtų nustatyti galimybes, kaip sudaryti palankesnes sąlygas tai pertvarkai, ir apsvarstyti, ar reikia papildomų priemonių, atitinkančių tokius planus;

(32) buvo įvertinta galimybė pajamas, gautas iš mokesčių už viršytą taršos normą, skirti konkrečiam fondui arba atitinkamai programai, kaip reikalaujama pagal Reglamento (ES) 2019/631 15 straipsnio 5 dalį, ir padaryta išvada, kad tai gerokai padidintų administracinę naštą ir nebūtų tiesiogiai naudinga automobilių sektoriaus pertvarkai. Todėl pajamos, gautos iš mokesčių už viršytą taršos normą, ir toliau turi būti laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto pajamomis pagal Reglamento (ES) 2019/631 8 straipsnio 4 dalį;

(33) svarbu Sąjungos lygmeniu įvertinti per visą lengvųjų transporto priemonių gyvavimo ciklą išmetamo $CO_2$ kiekį. Tuo tikslu Komisija parengia Sąjungos rinkai pateiktų lengvųjų transporto priemonių per visą gyvavimo ciklą išmetamo $CO_2$ kiekio vertinimo ir nuoseklaus duomenų apie tai teikimo metodiką;

(34) siekiant išdėstyti bendrą Sąjungos lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių per visą gyvavimo ciklą išmetamo $CO_2$ kiekio vertinimo ir nuoseklaus duomenų teikimo metodiką ir užtikrinti, kad gamintojų, kurie yra atsakingi už daugiapakopių lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo $CO_2$ kiekį, savitosios teršalų išmetimo normos apskaičiavimas galėtų būti pakoreguotas, kad būtų atsižvelgiama į tokių transporto priemonių išmetamo $CO_2$ kiekio ir masės nustatymo tvarkos pakeitimus, Komisijai turėtų būtu suteikti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kad ji atitinkamai galėtų papildyti Reglamentą (ES) 2019/631 išdėstydama tokią bendrą Sąjungos metodiką ir prireikus iš dalies keisti to reglamento I priedo B dalyje nurodytas skaičiavimo formules. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais ([24]). Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(35) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. sugriežtinti naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo $CO_2$ kiekio mažinimo reikalavimus, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl jų apimties bei poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi 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;

(36) todėl Reglamentas (ES) 2019/631 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

([24]) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

*1 straipsnis*

Reglamentas (ES) 2019/631 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 5 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punkte skaičius „37,5 proc.“ pakeičiamas į „55 proc.“;

ii) b punkte skaičius „31 proc.“ pakeičiamas į „50 proc.“;

b) įterpiama ši dalis:

„5a. Nuo 2035 m. sausio 1 d. nustatomi šie viso ES parko tikslai:

a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 100 proc. mažesnis už 2021 m. tikslą, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.3 punktą;

b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 100 proc. mažesnis už 2021 m. tikslą, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.3 punktą.“;

c) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Nuo 2025 m. sausio 1 d. iki 2029 m. gruodžio 31 d. atitinkamai pagal I priedo A ir B dalių 6.3 punktus taikomas visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių lyginamasis rodiklis, lygus 25 proc. viso naujų lengvųjų automobilių parko ir 17 proc. viso naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių parko.“;

d) 7 dalis išbraukiama;

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punkte nuoroda „Direktyvos 2007/46/EB II priede“ pakeičiama į „Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktyje“;

ii) b punktas pakeičiamas taip:

„b) Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktyje apibrėžtoms $N_1$ kategorijos transporto priemonėms, kurios patenka į Reglamento (EB) Nr. 715/2007 taikymo sritį (lengvosios komercinės transporto priemonės) ir kurios Sąjungoje registruojamos pirmą kartą ir anksčiau nebuvo užregistruotos už Sąjungos ribų (naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms); nuo 2025 m. sausio 1 d. netaršios N kategorijos transporto priemonės, kurių etaloninė masė viršija atitinkamai 2 610 kg arba 2 840 kg, šiame reglamente, nedarant poveikio Reglamentui (ES) 2018/858 bei Reglamentui (EB) Nr. 715/2007, laikomos lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis, kurioms taikomas šis reglamentas, jei etaloninė masė viršijama tik dėl energijos kaupimo sistemos masės.“;

b) 3 dalyje nuoroda „Direktyvos 2007/46/EB II priedo A dalies 5 punkte“ pakeičiama į „Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 5 punkte“;

3) 3 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

a) įžanginis sakinys pakeičiamas taip:

„1. Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos Reglamente (ES) 2018/858. Taip pat taikomos šios terminų apibrėžtys:“;

b) b–g punktai ir i bei n punktai išbraukiami;

4) 4 straipsnio 1 dalis papildoma šia pastraipa:

„Pirmos pastraipos c punkto tikslais, jeigu pagal I priedo A arba B dalies 6.3 punktą nustatytos savitosios teršalų išmetimo normos reikšmė yra neigiama, savitoji teršalų išmetimo norma yra 0 g/km.“;

5) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) papildoma šia dalimi:

„6a. Jeigu Komisija nustato, kad preliminarūs duomenys, kuriuos valstybės narės pateikė pagal 2 dalį, arba duomenys, apie kuriuos gamintojai pranešė pagal 5 dalį, yra pagrįsti klaidingais tipo patvirtinimo dokumentuose arba atitikties liudijimuose pateiktais duomenimis, Komisija praneša tipo patvirtinimo institucijai arba, kai taikytina, gamintojui ir paprašo, kad tipo patvirtinimo institucija arba, kai taikytina, gamintojas pateiktų taisymų ataskaitą, kurioje būtų nurodyti pataisyti duomenys. Taisymų ataskaita perduodama Komisijai, o pagal pataisytus duomenis patikslinami preliminarūs skaičiavimai pagal 4 dalį.“;

b) 10 ir 11 dalys išbraukiamos;“;

6) įterpiamas šis straipsnis:

„*7a straipsnis*

**Per gyvavimo ciklą išmetamas $CO_2$ kiekis**

1. Komisija ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. paskelbia ataskaitą, kurioje nustatoma lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių, pateiktų Sąjungos rinkai, per visą gyvavimo ciklą išmetamo $CO_2$ kiekio vertinimo ir nuoseklaus duomenų teikimo metodika. Komisija tą ataskaitą perduoda Europos Parlamentui ir Tarybai.

2. Ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. Komisija pagal 17 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant bendrą Sąjungos lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių per visą gyvavimo ciklą išmetamo $CO_2$ kiekio vertinimo ir nuoseklaus duomenų teikimo metodiką.

3. Nuo 2026 m. birželio 1 d. gamintojai, taikydami 2 dalyje nurodytą metodiką, gali savanoriškai teikti Komisijai naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per gyvavimo ciklą išmetamo $CO_2$ kiekio duomenis.“;

7) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies pirmas sakinys pakeičiamas taip:

„Nukrypti nuo savitosios teršalų išmetimo normos leidžianti nuostata, kurią prašoma taikyti pagal 1 dalį, gali būti taikoma iki 2035 m. kalendorinių metų imtinai.“;

b) 4 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„4. Gamintojas, kuris kartu su visomis savo susijusiomis įmonėmis Sąjungoje užregistruoja 10 000–300 000 naujų lengvųjų automobilių per kalendorinius metus, gali pateikti prašymą už tam tikrus metus iki 2028 m. imtinai jam taikyti nuo savitosios teršalų išmetimo normos, apskaičiuojamos pagal I priedo A dalies 1–4 punktus ir 6.3 punktą, nukrypti leidžiančią nuostatą.“;

8) 11 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Tiekėjo arba gamintojo prašymu atsižvelgiama į išmetamo $CO_2$ kiekį, sumažintą naudojant novatoriškas technologijas arba novatoriškų technologijų derinį (toliau – novatoriškų technologijų paketai).

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, gamintojo vidutinis savitasis išmetamo $CO_2$ kiekis gali būti sumažintas ne daugiau kaip:

— 7 g $CO_2$/km iki 2024 m.,

— 6 g $CO_2$/km 2025–2029 m.,

— 4 g $CO_2$/km nuo 2030 iki 2034 m. imtinai.

Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas šis reglamentas siekiant nuo 2025 m. nustatyti mažesnes šios dalies trečioje pastraipoje nurodytas viršutines ribas, kad būtų atsižvelgta į technologinę plėtrą ir kartu užtikrinti proporcingi tų viršutinių ribų dydžiai, palyginti su gamintojų vidutiniu savituoju išmetamo $CO_2$ kiekiu.“;

9) 12 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Siekdama užtikrinti, kad skirtumas, palyginti su tikruoju išmetamų teršalų kiekiu, nedidėtų, Komisija ne vėliau kaip 2023 m. birželio 1 d. įvertina, kaip tikrojo degalų ir energijos suvartojimo duomenys, renkami pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/392 (*), galėtų būti panaudoti siekiant užtikrinti, kad pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 nustatytos transporto priemonės išmetamo $CO_2$ kiekio ir degalų ar energijos suvartojimo vertės ilgainiui ir toliau atspindėtų kiekvieno gamintojo transporto priemonių tikrąjį išmetamų teršalų kiekį.

Komisija stebi ir kasmet teikia ataskaitas apie tai, kaip pirmoje pastraipoje nurodytas skirtumas kinta nuo 2021 m., ir, kai tik bus pakankamai duomenų, bet ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d., paskelbia ataskaitą, kurioje nustatoma metodika, pagal kurią gamintojo vidutinis savitasis išmetamo $CO_2$ kiekis nuo 2030 m. koreguojamas naudojant tikruosius duomenis, surinktus pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/392, ir įvertinamas tokio mechanizmo įgyvendinamumas.

Komisija tą ataskaitą pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai, įskaitant, kai tikslinga, pasiūlymus dėl tolesnių priemonių, pvz., pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, kuriais įgyvendinamas toks mechanizmas.

_____

(*) 2021 m. kovo 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/392 dėl lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo $CO_2$ kiekio stebėsenos ir duomenų apie jį teikimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/631, kuriuo panaikinami Komisijos įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1014/2010, (ES) Nr. 293/2012, (ES) 2017/1152 ir (ES) 2017/1153 (OL L 77, 2021 3 5, p. 8).“;

10) 13 straipsnio 3 dalis papildoma šiuo sakiniu:

„Jeigu pagal Reglamentą (ES) 2018/858 tipo patvirtinimo dokumentuose pateiktų duomenų negalima ištaisyti, atsakinga tipo patvirtinimo institucija kartu su ištaisytais duomenimis pateikia taisymų ataskaitą ir perduoda ją Komisijai ir suinteresuotoms šalims.“;

11) 14 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais I priedas gali būti iš dalies keičiamas, kaip nustatyta šio straipsnio 1 dalyje.“;

12) įterpiamas šis straipsnis:

„*14a straipsnis*

**Pažangos ataskaita**

1. Ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d., o vėliau – kas dvejus metus Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai teikia pažangos siekiant netaršaus judumo keliuose ataskaitą. Ataskaitoje visų pirma stebimas ir įvertinamas poreikis imtis papildomų priemonių, kuriomis gali būti palengvinta teisinga pertvarka, įskaitant finansines priemones.

2. Ataskaitoje Komisija atsižvelgia į visus veiksnius, kurie prisideda prie ekonomiškai efektyvios pažangos siekiant poveikio klimatui neutralumo iki 2050 m., įskaitant:

a) pažangą naudojant visai netaršias ir mažataršes transporto priemones, visų pirma lengvųjų komercinių transporto priemonių segmente, taip pat Sąjungos, valstybių narių ir vietos lygmens priemones, kuriomis siekiama palengvinti valstybių narių perėjimą prie visai netaršių lengvųjų transporto priemonių;

b) pažangą energijos vartojimo efektyvumo ir visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių įperkamumo srityje;

c) poveikį vartotojams, visų pirma mažas ir vidutines pajamas gaunantiems namų ūkiams, įskaitant poveikį elektros energijos kainoms;

d) naudotų transporto priemonių rinkos analizę;

e) galimą papildomų priemonių, kuriomis siekiama sumažinti vidutinį lengvųjų transporto priemonių parko amžių, taigi ir jo išmetamą teršalų kiekį, pvz., priemonių, kuriomis remiamas laipsniškas senesnių transporto priemonių atsisakymas socialiai teisingu ir aplinkai saugiu būdu, indėlį mažinant išmetamo $CO_2$ kiekį;

f) poveikį užimtumui automobilių pramonės sektoriuje, ypač labai mažoms, mažosioms ir vidutinėms įmonėms (MVĮ), ir priemonių, kuriomis remiamas darbo jėgos perkvalifikavimas ir kvalifikacijos kėlimas, veiksmingumą;

g) esamų finansinių priemonių veiksmingumą ir poreikį imtis tolesnių veiksmų, įskaitant tinkamas finansines priemones, Sąjungos, valstybių narių ar vietos lygmeniu, siekiant užtikrinti teisingą pertvarką ir sušvelninti bet kokį neigiamą socialinį ir ekonominį poveikį, visų pirma labiausiai paveiktuose regionuose ir bendruomenėse;

h) socialinio dialogo pažangą, taip pat aspektus, kuriais siekiama sudaryti dar palankesnes sąlygas ekonomiškai perspektyviam ir socialiai teisingam perėjimui prie netaršaus judumo keliuose;

i) pažangą diegiant viešąją ir privačiąją įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūrą, įskaitant pažangą, padarytą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES, ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/31/ES ( (*) naują redakciją;

j) galimą novatoriškų technologijų ir tvarių alternatyviųjų degalų, įskaitant sintetinius degalus, indėlį siekiant klimato atžvilgiu neutralaus judumo;

k) rinkai pateiktų naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį, nurodytą pagal 7a straipsnį;

l) šio reglamento poveikį valstybių narių tikslų pagal Reglamentą (ES) 2018/842 ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/50/EB naują redakciją ( (**) pasiekimui;

3. 1 dalyje nurodytos pirmosios pažangos ataskaitos pateikimo dieną Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir visais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, Europos Parlamentui ir Tarybai taip pat pateikia ataskaitą su analize, skirta finansavimo, teikiamo siekiant užtikrinti teisingą pertvarką automobilių pramonės tiekimo grandinėje, spragoms nustatyti, ypatingą dėmesį skiriant MVĮ ir regionams, kurie patiria didžiausią pertvarkos poveikį. Kai tikslinga, prie ataskaitos pridedami pasiūlymai dėl tinkamų finansinių priemonių nustatytiems poreikiams patenkinti.

(*) 2010 m. gegužės 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/31/ES dėl pastatų energinio naudingumo (OL L 153, 2010 6 18, p. 13).

(**) 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008 6 11, p. 1).“;

13) 15 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. 2026 m. Komisija, remdamasi kas dvejus metus teikiamomis ataskaitomis, atlieka šio reglamento veiksmingumo ir poveikio peržiūrą ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia peržiūros rezultatų ataskaitą. Komisija visų pirma įvertina pagal šį reglamentą padarytą pažangą siekiant 1 straipsnio 5a dalyje nustatytų sumažinimo tikslų, atsižvelgdama į technologinę plėtrą, įskaitant prie elektros tinklo jungiamų hibridinių technologijų srityje, taip pat į ekonomiškai perspektyvaus ir socialiai teisingo perėjimo prie nulinės taršos mobilumo svarbą. Remdamasi tuo vertinimu, Komisija įvertina poreikį peržiūrėti 1 straipsnio 5a dalyje nustatytus tikslus. Komisija taip pat įvertina Sąjungos rinkai pateiktų naujų netaršių lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių mažiausių energijos vartojimo efektyvumo ribų nustatymo poveikį.

Kai tikslinga, prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas iš dalies pakeisti šį reglamentą.“;

b) 2–5 dalys išbraukiamos;

c) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Komisija ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. peržiūri Direktyvą 1999/94/EB, atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti, kad vartotojams būtų teikiama tiksli, patikima ir palyginama informacija apie rinkai pateiktų naujų lengvųjų automobilių degalų ir energijos sąnaudas, išmetamo $CO_2$ kiekį ir išmetamų oro teršalų kiekį, be kita ko tikrosiomis sąlygomis, ir įvertina degalų sąnaudų ir išmetamo $CO_2$ kiekio ženklinimo sistemos įdiegimo naujose lengvosiose komercinėse transporto priemonėse galimybes.

Kai tikslinga, kartu su peržiūros ataskaita pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.“;

d) straipsnis papildomas šia dalimi:

„9. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 17 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais gali būti iš dalies keičiamos I priedo B dalyje nurodytos formulės, kai tokie pakeitimai yra būtini siekiant atsižvelgti į III priedo A dalyje aprašytoms pakopinio patvirtinimo $N_1$ kategorijos transporto priemonėms taikomą procedūrą.“;

14) 17 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalyje nuoroda į „7 straipsnio 8 dalį, 10 straipsnio 8 dalį, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą, 13 straipsnio 4 dalį, 14 straipsnio 2 dalį ir 15 straipsnio 8 dalį“ pakeičiama nuoroda į „7 straipsnio 8 dalį, 7a straipsnio 2 dalį, 10 straipsnio 8 dalį, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą, 13 straipsnio 4 dalį, 14 straipsnio 2 dalį ir 15 straipsnio 8 ir 9 dalis“;

b) 3 dalyje nuoroda į „7 straipsnio 8 dalį, 10 straipsnio 8 dalį, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą, 13 straipsnio 4 dalį, 14 straipsnio 2 dalį ir 15 straipsnio 8 dalį“ pakeičiama nuoroda į „7 straipsnio 8 dalį, 7a straipsnio 2 dalį, 10 straipsnio 8 dalį, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą, 13 straipsnio 4 dalį, 14 straipsnio 2 dalį ir 15 straipsnio 8 ir 9 dalis“;

c) 6 dalyje nuoroda į „7 straipsnio 8 dalį, 10 straipsnio 8 dalį, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą, 13 straipsnio 4 dalį, 14 straipsnio 2 dalį ir 15 straipsnio 8 dalį“ pakeičiama nuoroda į „7 straipsnio 8 dalį, 7a straipsnio 2 dalį, 10 straipsnio 8 dalį, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą, 13 straipsnio 4 dalį, 14 straipsnio 2 dalį ir 15 straipsnio 8 ir 9 dalis“;

15) I priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento priedą.

*2 straipsnis*

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2023 m. balandžio 19 d.

| *Europos Parlamento vardu* | *Tarybos vardu* |
|---|---|
| *Pirmininkė* | *Pirmininkė* |
| R. METSOLA | J. ROSWALL |

*PRIEDAS*

Reglamento (ES) 2019/631 I priedas iš dalies keičiamas taip:

1) A dalis iš dalies keičiama taip:

a) 6.1 punkto antraštė pakeičiama taip:

„Viso ES parko tikslai nuo 2025 m.“;

b) 6.1.2 punkto antraštė pakeičiama taip:

„Viso ES parko tikslas 2030–2034 m.“;

c) papildoma šiuo punktu:

„6.1.3. Viso ES parko tikslai nuo 2035 m.

Viso ES parko $\text{tikslas}_{2035}$ = viso ES parko $\text{tikslas}_{2021} \cdot (1 - \text{mažinimo koeficientas}_{2035})$

čia:

Viso ES parko $\text{tikslas}_{2021}$ – kaip apibrėžta 6.0 punkte;

Mažinimo $\text{koeficientas}_{2035}$ kaip apibrėžta 1 straipsnio 5a dalies a punkte.“;

d) 6.2 punkto antraštė pakeičiama taip:

„Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos“;

e) 6.2.2 punktas išbraukiamas;

f) 6.3 punktas pakeičiamas taip:

„6.3. Savitosios teršalų išmetimo normos nuo 2025 m.

„6.3.1. Savitosios teršalų išmetimo normos 2025–2029 m.:

Savitoji teršalų išmetimo norma = atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma · NMTP koeficientas

čia:

| | |
|---|---|
| atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma | atskaitos savitoji $CO_2$ išmetimo norma, nustatyta pagal 6.2.1 punktą; |
| NMTP koeficientas | (1 + y – x), išskyrus atvejus, kai ši suma didesnė už 1,05 arba mažesnė už 1,0 – tuomet NMTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba 1,0; |

čia:

y netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis gamintojo naujų lengvųjų automobilių parke, apskaičiuojama bendrą naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičių, kurį nustatant kiekviena iš jų skaičiuojama kaip $\text{NMTP}_{\text{savitasis}}$ pagal toliau pateiktą formulę, padalijus iš bendro atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičiaus:

$$\text{NMTP}_{\text{savitasis}} = 1 - \left( \frac{\text{Savitasis išmetamo CO2 kiekis} \bullet 0{,}7}{50} \right)$$

Naujų lengvųjų automobilių, užregistruotų valstybėse narėse, kurių parke netaršios ir mažataršės transporto priemonės 2017 m. sudarė mažiau nei 60 proc. Sąjungos vidurkio ir kuriose 2017 m. (*) buvo užregistruota mažiau nei 1 000 naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių, $\text{NMTP}_{\text{savitasis}}$ iki 2029 m. imtinai apskaičiuojamas pagal šią formulę:

$$\text{NMTP}_{\text{savitasis}} = \left( 1 - \left( \frac{\text{Savitasis išmetamo CO2 kiekis} \bullet 0{,}7}{50} \right) \right) \cdot 1{,}85$$

Tais atvejais, kai netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis valstybės narės naujų lengvųjų automobilių, užregistruotų nuo 2025 m. iki 2028 m., parke viršija 5 proc., ta valstybė narė negali pasinaudoti galimybe vėlesniais metais taikyti 1,85 daugiklį;

x 25 proc. 2025–2029 m.

„6.3.2. Savitosios teršalų išmetimo normos 2030–2034 m.

Savitoji teršalų išmetimo norma = Viso ES parko tikslas$_{2030}$ + $a_{2030}$ · (TM-$TM_0$)

čia:

Viso ES parko tikslas$_{2030}$ – nustatytas pagal 6.1.2 punktą;

$a_{2030}$ – $\frac{a_{2021} \bullet \textit{Viso ES} - \text{parko tikslas}_{2030}}{\text{vidutinis } \textit{išmetamų teršalų kiekis}_{2021}}$

čia:

$a_{2021}$ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

vidutinis išmetamų teršalų kiekis$_{2021}$ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

$TM_0$ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

„6.3.3. Savitosios teršalų išmetimo normos nuo 2035 m.

Savitoji teršalų išmetimo norma = Viso ES parko tikslas$_{2035}$ + $a_{2035}$ · (TM-$TM_0$)

čia:

Viso ES parko tikslas$_{2035}$ nustatytas pagal 6.1.3 punktą;

$a_{2035}$ $\frac{a_{2021} \bullet \text{VisoES} - \text{parkotikslas}_{2035}}{\text{vidutinisišmetamų teršalų kiekis}_{2021}}$

čia:

$a_{2021}$ kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

vidutinis išmetamų teršalų kiekis$_{2021}$ kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

$TM_0$ kaip apibrėžta 6.2.1 punkte”.

(*) Netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis valstybės narės naujų lengvųjų automobilių parke 2017 m. apskaičiuojama bendrą 2017 m. užregistruotų naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičių dalijant iš bendro tais pačiais metais užregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičiaus.“;

2) B dalis iš dalies keičiama taip:

a) 6.1 punkto antraštė pakeičiama taip:

„Viso ES parko tikslai nuo 2025 m.“;

b) 6.1.2 punkto antraštė pakeičiama taip:

„Viso ES parko tikslai 2030–2034 m.“;

c) papildoma šiuo punktu:

„6.1.3. „Viso ES parko tikslai nuo 2035 m.“;

Viso ES parko tikslas$_{2035}$ = viso ES parko tikslas$_{2021}$ · (1 – mažinimo koeficientas$_{2035}$)

čia:

Viso ES parko tikslas$_{2021}$ kaip apibrėžta 6.0 punkte;

Mažinimo koeficientas$_{2035}$ kaip apibrėžta 1 straipsnio 5a dalies b punkte.“;

d) 6.2.2 punktas pakeičiamas taip:

„6.2.2. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos 2030–2034 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = viso ES parko tikslas$_{2030}$ + α · (TM – TM$_0$)

čia:

viso ES parko tikslas$_{2030}$ nustatytas pagal 6.1.2 punktą;

α $a_{2030}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM$_0$, ir $a_{2021}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM$_0$;

čia:

$a_{2030}$ $\frac{a_{2021} \bullet \text{viso ES parko tikslas}_{2030}}{\text{vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}}$

$a_{2021}$ kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

vidutinis išmetamų teršalų kiekis$_{2021}$ kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM$_0$ kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.“;

e) papildoma šiuo punktu:

„6.2.3. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos nuo 2035 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = viso ES parko tikslas$_{2035}$ + α · (TM – TM$_0$)

čia:

viso ES parko tikslas$_{2035}$ nustatytas pagal 6.1.3 punktą;

α $a_{2035,L}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM$_0$, ir $a_{2035,H}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM$_0$;

Čia:

$a_{2035,L}$ $_ \frac{a_{2021} \bullet \text{Viso } ES - \text{parko } tikslas_{2035}}{\text{vidutinis } išmetamų\ teršalų\ kiekis_{2021}}$

$a_{2035,H}$ $_ \frac{a_{2021}.\text{Viso } ES - \text{parko } tikslas_{2035}}{\text{Viso } ES - \text{parko } tikslas_{2025}}$

vidutinis išmetamų teršalų kiekis$_{2021}$ kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.

TM$_0$ kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.“;

f) 6.3 punktas pakeičiamas taip:

„6.3. Savitosios teršalų išmetimo normos nuo 2025 m.

6.3.1. Savitosios teršalų išmetimo normos 2025–2029 m.

Savitoji teršalų išmetimo norma = atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – (ø$_{tikslų}$ – viso ES parko tikslas$_{2025}$)) · NMTP koeficientas

čia:

| | |
|---|---|
| atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma | atskaitos savitoji $CO_2$ išmetimo norma, nustatyta pagal 6.2.1 punktą; |
| $ø_{tikslai}$ | visų gamintojų pagal 6.2.1 punktą nustatytų atskaitos savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių; |
| NMTP koeficientas | (1 + y – x), išskyrus atvejus, kai ši suma didesnė už 1,05 arba mažesnė už 1,0 – tuomet NMTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba 1,0; |

Čia:

y visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis gamintojo lengvųjų komercinių transporto priemonių parke, apskaičiuojama bendrą naujų visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičių, kurį nustatant kiekviena iš jų skaičiuojama kaip $NMTP_{savitasis}$ pagal toliau pateiktą formulę, padalijus iš bendro atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičiaus:

$$NMTP_{savitasis} = 1 - \left(\frac{\textbf{Savitasis išmetamo CO2 kiekis}}{50}\right)$$

x 17 proc. 2025–2029 m.

6.3.2. Savitosios teršalų išmetimo normos 2030–2034 m.

Savitoji teršalų išmetimo norma = atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – ($ø_{tikslų}$ – viso ES parko $tikslas_{2030}$)

Čia:

| | |
|---|---|
| atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma | gamintojo atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 6.2.2 punktą; |
| $ø_{tikslai}$ | – visų gamintojų pagal 6.2.2 punktą nustatytų atskaitos savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių; |
| Viso ES parko $tikslas_{2030}$ | kaip apibrėžta 6.1.2 punkte. |

6.3.3. Savitosios teršalų išmetimo normos nuo 2035 m.

Savitoji teršalų išmetimo norma = atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – ($ø_{tikslų}$ – viso ES parko $tikslas_{2035}$)

Čia:

| | |
|---|---|
| atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma | gamintojo atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 6.2.3 punktą; |
| $ø_{tikslai}$ | – visų gamintojų pagal 6.2.3 punktą nustatytų atskaitos savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių; |
| Viso ES parko $tikslas_{2035}$ | kaip apibrėžta 6.1.3 punkte.“. |