

EUROPOS PARLAMENTAS

2004



2009

Plenarinio posėdžio dokumentas

A6-0482/2008

8.12.2008

*****I**

PRANEŠIMAS

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų
(COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD))

Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komitetas

Pranešėjas: Andreas Schwab

Procedūrų sutartiniai ženklai

- * Konsultavimosi procedūra
balsavusių narių balsų dauguma
- **I Bendradarbiavimo procedūra (pirmasis svarstymas)
balsavusių narių balsų dauguma
- **II Bendradarbiavimo procedūra (antrasis svarstymas)
balsavusių narių balsų dauguma pritariama bendrajai pozicijai visų Parlamento narių balsų dauguma atmetama arba taisoma bendroji pozicija
- *** Pritarimo procedūra
visų Parlamento narių balsų dauguma, išskyrus EB sutarties 105, 107, 161 ir 300 straipsniuose bei ES sutarties 7 straipsnyje numatytus atvejus
- ***I Bendro sprendimo procedūra (pirmasis svarstymas)
balsavusių narių balsų dauguma
- ***II Bendro sprendimo procedūra (antrasis svarstymas)
balsavusių narių balsų dauguma pritariama bendrajai pozicijai visų Parlamento narių balsų dauguma atmetama arba taisoma bendroji pozicija
- ***III Bendro sprendimo procedūra (trečiasis svarstymas)
balsavusių narių balsų dauguma pritariama bendram tekstui

(Procedūra pasirenkama atsižvelgiant į Komisijos pasiūlytą teisinį pagrindą.)

Teisės akto pakeitimai

Parlamento pakeitimų tekstas paryškkinamas ***pusjuodžiu kursyvu***. Iš dalies keičiančiuose aktuose esamos nuostatos tekstas, kurio Komisija nepakeitė, bet nori keisti Parlamentas, paryškkinamas pusjuodžiu šriftu. Parlamento išbrauktos šio teksto dalys žymimos laužtiniais skliaustais: [...]. Paryškkinimas *paprastu kursyvu* parodo atitinkamiems skyriams tas teisės akto projekto vietas, kurias siūloma taisyti rengiant galutinį tekstą (pvz., tekste tam tikra kalba paliktas akivaizdžias klaidas ar praleistas vietas). Pasiūlytiems tokio pobūdžio pataisymams reikalingas atitinkamų skyrių sutikimas.

TURINYS

	Psl.
EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS.....	5
AIŠKINAMOJI DALIS	43
PRAMONĖS, MOKSLINIŲ TYRIMŲ IR ENERGETIKOS KOMITETO NUOMONĖ.....	46
PROCEDŪRA	79

EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD))

(Bendro sprendimo procedūra: pirmasis svarstymas)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2008)0316),
 - atsižvelgdamas į EB sutarties 251 straipsnio 2 dalį ir 95 straipsnį, pagal kuriuos Komisija jam pateikė pasiūlymą (C6-0210/2008),
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 51 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komiteto pranešimą ir Pramonės mokslinių tyrimų ir energetikos komiteto nuomonę (A6-0482/2008),
1. pritaria Komisijos pasiūlymui su pakeitimais;
 2. ragina Komisiją dar kartą perduoti klausimą svarstyti Parlamentui, jei ji ketina pasiūlymą keisti iš esmės arba pakeisti jį nauju tekstu;
 3. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai ir Komisijai.

Pakeitimas 1

**Pasiūlymas dėl reglamento
3 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(3a) Todėl šiuo reglamentu siekiama padidinti Europos automobilių pramonės konkurencingumą valstybėms narėms suteikiant galimybę vykdyti veiksmingą rinkos priežiūrą užtikrinant, kad pateikiant atitinkamus produktus į rinką laikomasi šiuo reglamentu nustatyto detalizuoto tipo patvirtinimo reikalavimo.

Pagrindimas

Šiuo pakeitimu siekiama pateikti IMCO požiūrį naujo metodo atžvilgiu ir pabrėžti platesnę didesnio konkurencingumo, kurio siekiama šiuo reglamentu, naudą vidaus rinkai.

Pakeitimas 2

Pasiūlymas dėl reglamento 6 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(6) Visų pirma Komisiją reikėtų įgalioti apibrėžti nuostatas dėl specialiųjų procedūrų, bandymų ir reikalavimų, taikomų tvirtinant variklinių transporto priemonių, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipą. Be to, Komisiją reikėtų įgalioti aiškiau apibrėžti savybes, kurias turi atitikti padanga, kad ją būtų galima laikyti profesionaliai naudoti skirta visureigio padanga. Komisiją taip pat reikėtų įgalioti nustatyti tikslią šiame reglamente išdėstytų reikalavimų taikymo sritį. **Be to, Komisiją reikėtų įgalioti nustatyti papildomus saugos reikalavimus transporto priemonėms, skirtoms valstybėse narėse vežti keliais pavojingus krovinius.** Atsižvelgiant į techninį ir ekonominį pagrindumą, Komisiją taip pat reikėtų įgalioti nustatyti, kad padangų oro slėgio stebėjimo sistemos ir kiti pažangūs saugos elementai būtų privalomai įrengiami taip pat ir kitų kategorijų transporto priemonėse nei iš pradžių buvo nustatyta. Komisiją taip pat reikėtų įgalioti apibrėžti nuostatas dėl specialiųjų procedūrų, bandymų ir techninių reikalavimų, taikomų tvirtinant kitų, šiame reglamente nepaminėtųjų transporto priemonėse naudojamų pažangiųjų sistemų tipą, ir pakeisti padangų pasipriešinimo riedėjimui ir riedėjimo triukšmo ribines vertes, atsižvelgiant į bandymų procedūrų pakeitimus, nemažinant dabartinio ganėtinai aukšto aplinkos apsaugos lygio. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos papildyti šį reglamentą įrašant naujas neesmines nuostatas, jos turi būti patvirtintos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Pakeitimas

(6) Visų pirma Komisiją reikėtų įgalioti apibrėžti nuostatas dėl specialiųjų procedūrų, bandymų ir reikalavimų, taikomų tvirtinant variklinių transporto priemonių, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipą. Be to, Komisiją reikėtų įgalioti aiškiau apibrėžti savybes, kurias turi atitikti padanga, kad ją būtų galima laikyti profesionaliai naudoti skirta visureigio padanga. Komisiją taip pat reikėtų įgalioti nustatyti tikslią šiame reglamente išdėstytų reikalavimų taikymo sritį. Atsižvelgiant į techninį ir ekonominį pagrindumą, Komisiją taip pat reikėtų įgalioti nustatyti, kad padangų oro slėgio stebėjimo sistemos ir kiti pažangūs saugos elementai būtų privalomai įrengiami taip pat ir kitų kategorijų transporto priemonėse nei iš pradžių buvo nustatyta. Komisiją taip pat reikėtų įgalioti apibrėžti nuostatas dėl specialiųjų procedūrų, bandymų ir techninių reikalavimų, taikomų tvirtinant kitų, šiame reglamente nepaminėtųjų transporto priemonėse naudojamų pažangiųjų sistemų tipą, ir pakeisti padangų pasipriešinimo riedėjimui ir riedėjimo triukšmo ribines vertes, atsižvelgiant į bandymų procedūrų pakeitimus, nemažinant dabartinio ganėtinai aukšto aplinkos apsaugos lygio. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos papildyti šį reglamentą įrašant naujas neesmines nuostatas, jos turi būti patvirtintos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Pagrindimas

Šiame reglamente neturėtų būti pateikiami reikalavimai transporto priemonėms, skirtoms pavojingiems kroviniams vežti, nes jie pateikti kitur.

Pakeitimas 3

Pasiūlymas dėl reglamento 6 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6a) Be šiuo metu vykstančios Komisijos iniciatyvos, kuria siekiama nustatyti kelių klasifikavimo sistemą, per 12 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos Komisija turėtų pateikti pasiūlymą dėl ES kelių klasifikacijos pagal jų keliamą triukšmą, kuri papildys motorinių transporto priemonių eismo triukšmo kartografavimą siekiant nustatyti tinkamus prioritetus, kelio dangos reikalavimus bei didžiausias leistinas triukšmo ribas.

Pagrindimas

Komisija turėtų įtraukti į savo darbotvarkę Europos kelių dangos kokybės pagerinimo siekį, kuris yra pagrindinis faktorius siekiant šiame pasiūlyme išdėstytą aplinkos triukšmo mažinimo tikslų ir kuris taip pat turėtų teigiamos įtakos mažinant CO₂ dujų išmetimą, nes važiuojant lygesne kelio danga sumažinamas kuro naudojimas.

Pakeitimas 4

Pasiūlymas dėl reglamento 7 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(7a) Privalomas ir nuoseklus moderniausių padangų gamybos technologijų ir mažo pasipriešinimo riedėjimui padangų naudojimas bus labai svarbus mažinant kelių eismo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų dalį transporto sektoriuje, tuo pačiu metu

skatinant inovaciją, užimtumą Europos automobilių pramonėje ir jos konkurencingumą.

Pagrindimas

Kadangi prognozuojama, kad per ateinančius 25 metus motorinių transporto priemonių skaičius pasaulyje padvigubės, pranešėjas mano, kad mažo pasipriešinimo riedėjimui padangų naudojimas yra svarbus žingsnis mažinant CO₂ dujų išmetimą, skatinant efektyvų energijos naudojimą ir kovojant su klimato kaita. Kadangi Europos įmonės pirmąją pažangių medžiagų ir moderniausių padangų gamybos technologijų srityse, ambicingu ES reglamentu tuo pačiu metu bus skatinama inovacija, užimtumas Europoje ir jos konkurencingumas.

Pakeitimas 5

**Pasiūlymas dėl reglamento
9 konstatuojamoji dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

(9) Tikslinga nustatyti principą, pagal kurį transporto priemonės privalo būti projektuojamos, konstruojamos ir renkamos taip, kad transporto priemonėse esančių asmenų ir kitų kelių eismo dalyvių sužeidimo rizika būtų kuo mažesnė. Šiuo tikslu gamintojai turi užtikrinti, kad transporto priemonės atitiktų šiame reglamente išdėstytus tinkamus reikalavimus. Į šias nuostatas reikėtų įtraukti reikalavimus, susijusius su transporto priemonės konstrukciniu vientisumu, sistemomis, padedančiomis vairuotojui kontroliuoti transporto priemonę, užtikrinančiomis matomumą ir informuojančiomis jį apie transporto priemonės būklę ir aplinką, transporto priemonės apšvietimo sistemomis, transporto priemonėje esančių asmenų apsaugos sistemomis, transporto priemonės išore ir reikmenimis, transporto priemonės mase ir matmenimis, transporto priemonės padangomis, pažangiosiomis transporto priemonės sistemomis ir kitais dalykais, tačiau tuo neapsiriboti. Be to, transporto priemonės turi atitikti specialiąsias nuostatas dėl tam tikrų krovinių

Pakeitimas

(9) Tikslinga nustatyti principą, pagal kurį transporto priemonės privalo būti projektuojamos, konstruojamos ir renkamos taip, kad transporto priemonėse esančių asmenų ir kitų kelių eismo dalyvių sužeidimo rizika būtų kuo mažesnė. Šiuo tikslu gamintojai turi užtikrinti, kad transporto priemonės atitiktų šiame reglamente išdėstytus tinkamus reikalavimus. Į šias nuostatas reikėtų įtraukti reikalavimus, susijusius su transporto priemonės konstrukciniu vientisumu, sistemomis, padedančiomis vairuotojui kontroliuoti transporto priemonę, užtikrinančiomis matomumą ir informuojančiomis jį apie transporto priemonės būklę ir aplinką, transporto priemonės apšvietimo sistemomis, transporto priemonėje esančių asmenų apsaugos sistemomis, **nuolat veikiančiomis smūgio slopinimo sistemomis, kurios tiksliai pritaiko smūgio slopintuvus prie transporto priemonės masės ir vairavimo situacijos**, transporto priemonės išore ir reikmenimis, transporto priemonės mase ir matmenimis, transporto priemonės padangomis, pažangiosiomis

transporto priemonių ir jų priekabų arba, tam tikrais atvejais, specialiąsias nuostatas dėl autobusų.

transporto priemonės sistemomis ir kitais dalykais, tačiau tuo neapsiriboti. Be to, transporto priemonės turi atitikti specialiąsias nuostatas dėl tam tikrų krovinių transporto priemonių ir jų priekabų arba, tam tikrais atvejais, specialiąsias nuostatas dėl autobusų.

Pakeitimas 6

Pasiūlymas dėl reglamento 9 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(9) Tikslinga nustatyti principą, pagal kurį transporto priemonės privalo būti projektuojamos, konstruojamos ir renkamos taip, kad transporto priemonėse esančių asmenų ir kitų kelių eismo dalyvių sužeidimo rizika būtų kuo mažesnė. Šiuo tikslu gamintojai turi užtikrinti, kad transporto priemonės atitiktų šiame reglamente išdėstytus tinkamus reikalavimus. Į šias nuostatas reikėtų įtraukti reikalavimus, susijusius su transporto priemonės konstrukciniu vientisumu, sistemomis, padedančiomis vairuotojui kontroliuoti transporto priemonę, užtikrinančiomis matomumą ir informuojančiomis jį apie transporto priemonės būklę ir aplinką, transporto priemonės apšvietimo sistemomis, transporto priemonėje esančių asmenų apsaugos sistemomis, transporto priemonės išore ir reikmenimis, transporto priemonės mase ir matmenimis, transporto priemonės padangomis, pažangiosiomis transporto priemonės sistemomis **ir kitais dalykais**, tačiau tuo neapsiriboti. Be to, transporto priemonės turi atitikti specialiąsias nuostatas dėl tam tikrų krovinių transporto priemonių ir jų priekabų arba, tam tikrais atvejais, specialiąsias nuostatas dėl autobusų.

Pakeitimas

(9) Tikslinga nustatyti principą, pagal kurį transporto priemonės privalo būti projektuojamos, konstruojamos ir renkamos taip, kad transporto priemonėse esančių asmenų ir kitų kelių eismo dalyvių sužeidimo rizika būtų kuo mažesnė. Šiuo tikslu gamintojai turi užtikrinti, kad transporto priemonės atitiktų šiame reglamente išdėstytus tinkamus reikalavimus. Į šias nuostatas reikėtų įtraukti reikalavimus, susijusius su transporto priemonės konstrukciniu vientisumu, sistemomis, padedančiomis vairuotojui kontroliuoti transporto priemonę, užtikrinančiomis matomumą ir informuojančiomis jį apie transporto priemonės būklę ir aplinką, transporto priemonės apšvietimo sistemomis, transporto priemonėje esančių asmenų apsaugos sistemomis, transporto priemonės išore ir reikmenimis, transporto priemonės mase ir matmenimis, transporto priemonės padangomis **ir** pažangiosiomis transporto priemonės sistemomis, tačiau tuo neapsiriboti. Be to, transporto priemonės turi atitikti specialiąsias nuostatas dėl tam tikrų krovinių transporto priemonių ir jų priekabų arba, tam tikrais atvejais, specialiąsias nuostatas dėl autobusų.

Pagrindimas

Reikėtų aiškiau apibrėžti kitus dalykus.

Pakeitimas 7

Pasiūlymas dėl reglamento 10 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Komisija turėtų ir toliau vertinti, kiek techniškai ir ekonomiškai pagrįsti ir parengti pateikti į rinką kiti pažangūs saugos elementai, ir, jei reikia, iki 2012 m. gruodžio 1 d., o vėliau – kas trejus metus persvarstyti šį reglamentą.

Pagrindimas

Priėmus šį reglamentą pažangių saugos elementų tyrimai ir plėtra nesibaigia. Siekiant, kad ateityje būtų galima atsižvelgti į raidą šioje srityje, reikia numatyti persvarstymo sąlygą.

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl reglamento 10 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(10b) Komisija turėtų įvertinti, kiek techniškai ir ekonomiškai pagrįsta išplėsti nuostatos dėl privalomojo padangų oro slėgio stebėjimo sistemų montavimo taikymo sritį įtraukiant kitų kategorijų transporto priemones, ir, prireikus, pasiūlyti iš dalies pakeisti šį reglamentą.

Pakeitimas 9

Pasiūlymas dėl reglamento 10 c konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(10c) Komisija turėtų įvertinti, kiek techniškai ir ekonomiškai pagrįsta sugriežtinti sukibimo važiuojant šlapia danga reikalavimus ir, prireikus, turėtų pasiūlyti iš dalies pakeisti šį reglamentą. Valstybės narės turėtų užtikrinti veiksmingą rinkos priežiūrą.

Pakeitimas 10

Pasiūlymas dėl reglamento 11 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(11a) Visą saugos didinimo ir išmetamų CO₂ dujų kiekio bei eismo triukšmo mažinimo teikiamas galimybes galima išnaudoti tik kartu diegiant ir padangų ženklavimo sistemą. Ženklas turėtų informuoti vartotoją apie saugą (sukibimą važiuojant šlapia kelio danga), išmetamų CO₂ dujų kiekį ir triukšmą.

Pagrindimas

Vartotojams sunku atskirti skirtingus padangų tipus ir rūšis. Pradėjus jas žymėti lengvai įskaitomais ženklais, kuriuose nurodoma informacija apie saugą, išmetamų CO₂ dujų kiekį ir triukšmą, prieš įsigydami naujas padangas vartotojai bus geriau informuojami.

Pakeitimas 11

Pasiūlymas dėl reglamento 11 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(11b) Komisija savo komunikate „Efektyvaus energijos vartojimo veiksmų planas: išnaudoti potencialą“ (COM(2006)0545) paskelbė, kad ji nagrinės galimybę 2008 m. pateikti pasiūlymą dėl padangų ženklavimo sistemos, kurios tikslas būtų skatinti rinkos raidą naudoti mažo pasipriešinimo riedėjimui padangas, pagrįstas tuo, kad naudojant tokias padangas galėtų būti žymiai (nuo 3 iki 4%) sutaupoma kuro ir todėl sumažinamas išmetamų CO₂ dujų kiekis, taip būtų prisidedama prie Bendrijos kelių transporto išmetamų CO₂ dujų kiekio mažinimo strategijos. Atsižvelgiant visų pirma į tai, kad skatinant naudoti mažo pasipriešinimo riedėjimui padangas padangų keitimo rinkoje (75% padangų rinkos), galėtų būti veiksmingai prisidedama siekiant išmetamų CO₂ dujų mažinimo tikslo, nustatyto Bendrijos strategijoje dėl keleivinių automobilių ir nedidelės galios transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo, bei atsižvelgiant į Komisijos pradėtą poveikio vertinimą, kuriuo siekiama įvertinti politikos galimybes skatinti rinkos raidą naudoti mažo pasipriešinimo riedėjimui padangas, ypač nustatant padangų energijos naudojimo ženklavimą, šis reglamentas turi derėti su Komisijos pasiūlymais dėl teisės aktų dėl padangų energijos naudojimo ženklavimo, kurie turėtų būti tinkamai suderinti su saugumo aspektais ir kitais parametrais, kaip, pvz., triukšmas ir patvarumas, ir kuriuose turėtų būti atsižvelgiama į pažangių saugos priemonių ir padangų reguliavimo paketą.

Pagrindimas

Šiuo pakeitimu siekiama nustatyti tvirtą ryšį tarp šio reglamento ir būsimų komisijos pasiūlymų dėl padangų žymėjimo norint užtikrinti, kad šiuose dviejuose instrumentuose siūlomos priemonės gerai derėtų siekiant geresnio reguliavimo.

Pakeitimas 12

Pasiūlymas dėl reglamento 12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(12) Tikslinga įgyvendinti Komisijos komunikate Tarybai ir Europos Parlamentui „Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai“ paskelbtas priemonės, kuriomis siekiama mažinti dėl padangų išmetamų CO₂ dujų kiekį. CO₂ dujų kiekį reikėtų mažinti naudojant tiek mažo pasipriešinimo riedėjimui padangas, tiek padangų oro slėgio stebėsenos sistemas. Taip pat tikslinga nustatyti reikalavimus, kuriais siekiama mažinti padangų ir kelio dangos keliamą triukšmą, ir, nustačius reikalavimus dėl sukibimo važiuojant šlapia danga, užtikrinti padangų saugos lygį. Susijęs įgyvendinimo tvarkaraštis turėtų būti parengtas atsižvelgiant į visų šių reikalavimų įgyvendinimo sudėtingumą. ***Visų pirma dėl riedėjimo triukšmui taikomų reikalavimų įgyvendinimo sudėtingumo ir atsižvelgiant į laiką, kurio pramonei reikia esamoms padangų linijoms pakeisti, tikslinga numatyti ilgesnį naujų tipų esamų padangų riedėjimo triukšmui taikomų reikalavimų įgyvendinimo laikotarpį.***

Pakeitimas

(12) Tikslinga įgyvendinti Komisijos komunikate Tarybai ir Europos Parlamentui „Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai“ paskelbtas priemonės, kuriomis siekiama mažinti dėl padangų išmetamų CO₂ dujų kiekį. CO₂ dujų kiekį reikėtų mažinti naudojant tiek mažo pasipriešinimo riedėjimui padangas, tiek padangų oro slėgio stebėsenos sistemas. Taip pat tikslinga nustatyti reikalavimus, kuriais siekiama mažinti padangų ir kelio dangos keliamą triukšmą, ir, nustačius reikalavimus dėl sukibimo važiuojant šlapia danga, užtikrinti padangų saugos lygį. Susijęs įgyvendinimo tvarkaraštis turėtų būti parengtas atsižvelgiant į visų šių reikalavimų įgyvendinimo sudėtingumą, ***poreikį teikti pirmenybę saugumui ir būtinybę mažinti išmetamų CO₂ dujų kiekį vadovaujantis su klimato kaita susijusiais tikslais, poreikį mažinti kelių eismo triukšmą siekiant apsaugoti visuomenės sveikatą ir pagerinti gyvenimo kokybę bei poreikį pakeisti esamas padangų linijas, leidžiant jų atsargas parduoti dar 12 mėnesių po naujų tipų esamų padangų riedėjimo triukšmui taikomų reikalavimų įgyvendinimo.***

Pagrindimas

Norint pasiekti 6-ojoje aplinkos veiksmų programoje nustatytą tikslą, t. y. pasiekti, kad iš esmės sumažėtų ES piliečių, kuriuos neigiamai veikia triukšmas, ypač eismo triukšmas,

skaičių, ir prisidėti prie transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų kiekio mažinimo (g/km) taip, kaip apibrėžta ES strategijoje, t. y. laikantis „integruoto požiūrio“, reikia, kad įgyvendinimo tvarkaraštis būtų griežtesnis.

Pakeitimas 13

Pasiūlymas dėl reglamento 13 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(13a) Komisija, dalyvaujant visoms suinteresuotoms šalims, turėtų tinkamai įvertinti atnaujintų padangų verslo sektorių ir nustatyti, ar reikia keisti dabartinę jo reglamentavimo tvarką.

Pagrindimas

Reglamente turėtų būti numatoma išimtis atnaujintoms padangoms. Būtų labai sunku šias priemones praktikoje taikyti atnaujintoms padangoms. Daug padangų atnaujinimo įmonių yra mažos ir vidutinio dydžio įmonės, kurioms būtų labai sunku pakelti šių priemonių įgyvendinimo išlaidas ir sudėtingumą.

Pakeitimas 14

Pasiūlymas dėl reglamento 14 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(14) Elektroninės stabilumo kontrolės sistemos, pažangiosios staigaus stabdymo sistemos ir įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemos gali gerokai sumažinti nelaimių mastą. Todėl **reikėtų** nustatyti *tokioms sistemoms taikomus* reikalavimus.

(14) Elektroninės stabilumo kontrolės sistemos, pažangiosios staigaus stabdymo sistemos ir įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemos gali gerokai sumažinti nelaimių mastą. Todėl **Komisija, vadovaudamasi JTEEK reglamentais, turėtų** nustatyti *šių sistemų reikalavimus tu kategorijų transporto priemonėms, kuriose prasminga jas taikyti ir kurių bendrą saugos lygį, kaip įrodyta, jas taikant galima pagerinti. Prieš pradėdant jas taikyti reikia duoti pakankamai laiko pasirengti, kad būtų galima baigti vykdyti įgyvendinimo priemones, o vėliau – tobulinti ir pritaikyti šias sudėtingas*

technologijas transporto priemonėse.

Pagrindimas

Į reikalavimus turėtų būti įtrauktos tik tų kategorijų transporto priemonės, kurioms būtinos minėtosios technologijos. Derėtų taikyti JTEEK reglamente R13.11 nustatytą įgyvendinimo sistemą. Kadangi tai naujos ir sudėtingos technologijos, norint užtikrinti veiksmingą vystymą ir pritaikymą transporto priemonėse, labai svarbu, kad baigus vykdyti įgyvendinimo priemonės būtų duodama pakankamai laiko pasirengti.

Pakeitimas 15

Pasiūlymas dėl reglamento

14 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(14a) Nustatant detalius elektroninių stabilumo kontrolės sistemų įgyvendinimo terminus, reikėtų baigus vykdyti įgyvendinimo priemonės suteikti 12 mėnesių terminą pasirengti prieš pirminį privalomo įgyvendinimo terminą. Po pirminio termino kiekvienos kategorijos transporto priemonėms nustatytas pasirengimo privalomam įgyvendinimui laikotarpis turėtų atitikti JTEEK reglamente R13.11 nustatytus laikotarpius.

Pagrindimas

Nustatant elektroninių stabilumo kontrolės sistemų įgyvendinimo datas derėtų taikyti JTEEK reglamente R13.11 nustatytą įgyvendinimo sistemą. Tačiau norint suteikti laiko baigti vykdyti įgyvendinimo priemones ir pritaikyti sistemas transporto priemonėse reikia palikti JTEEK reglamente R13.11 nustatytus pasirengimo laikotarpius, t. y. jos turi įsigaliooti praėjus 12 mėnesių baigus vykdyti šio reglamento įgyvendinimo priemones.

Pakeitimas 16

Pasiūlymas dėl reglamento 14 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(14b) Prieš įdiegiant elektronines stabilumo kontrolės sistemas Komisija turėtų imtis priemonių ir vykdyti kampanijas, kurių metu būtų aiškinamas šių sistemų veiksmingumas ir skatinamas jų pardavimas. Be to, Komisija turėtų stebėti kainų pokyčius ir tikrinti, ar naujų automobilių kainos nėra neproporcingai iškeliamos dėl to, kad automobiliai įrengiami pagal naujus saugos standartus.

Pagrindimas

Siekiant, kad naujos sistemos vartotojams būtų priimtinos ir kad jie daugiau žinotų apie jų teikiamas galimybes siekiant sumažinti eismo įvykių skaičių, svarbu imtis sąmoningumo ugdyimo priemonių. Naujų saugos standartų priimtinumą priklauso ir nuo naujų, saugesnių transporto priemonių kainų.

Pakeitimas 17

Pasiūlymas dėl reglamento 14 c konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(14c) Šio reglamento pagrindu siūlomos būsimos priemonės arba procedūros, kurios turi būti įgyvendinamos jį taikant, turėtų atitikti Komisijos komunikate dėl konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistemos 21-ajame amžiuje išdėstytus principus. Siekiant geresnio reguliavimo ir supaprastinimo bei siekiant išvengti to, kad nuolat būtų atnaujinami galiojantys Bendrijos teisės aktai techninių reikalavimų klausimais, šiame reglamente turėtų būti pateiktos nurodos į galiojančius tarptautinius standartus ir reglamentus, nepateikiant jų

teksto Bendrijos teisės aktuose.

(Antrasis sakinyis labai panašus į Direktyvos 2007/46/EB 12 konstatuojamąją dalį)

Pagrindimas

Pabrėžiamas poreikis įgyvendinant šį reglamentą taikyti komunikate dėl CARS21 išdėstytus geresnio reglamentavimo principus.

Pakeitimas 18

Pasiūlymas dėl reglamento 16 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(16) Valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl sankcijų, taikomų pažeidus šio reglamento nuostatas, ir užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Minėtos sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

Pakeitimas

Išbraukta.

Pagrindimas

Visa procedūra, kaip elgtis tais atvejais, kai tipo patvirtinimas nebegalioja, numatyta Direktyvoje 2007/46/EB.

Pakeitimas 19

Pasiūlymas dėl reglamento 16 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

(16a) Šis reglamentas susijęs su 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 prieigos¹, papildytu pasiūlymu dėl

Pakeitimas

***Europos Parlamento ir Tarybos
reglamento, nustatančio naujų lengvųjų
automobilių išmetamų teršalų normas
pagal Bendrijos integruotą principą
mažinti lengvųjų transporto priemonių
išmetamo CO₂ kiekį (COM(2007)0856).
Visų pirma, su išmetamų CO₂ dujų kiekiu
mažinimu susijusios šio reglamento
nuostatos turėtų būti kuo labiau susietos
su papildomomis priemonėmis siekiant dar
10g sumažinti išmetamų CO₂ dujų kiekį
iki 130g.***

¹ OL L 171, 2007 6 29, p. 1.

Pagrindimas

Šia nauja konstatuojamąja dalimi siekiant geresnio reglamentavimo tikslų būtų išspręstas šio reglamento suderinamumo su reglamentu, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių išmetamų teršalų normos ir dėl kurio šiuo metu vyksta ENVI procedūra (2007/0297(COD)), klausimas.

Pakeitimas 20

Pasiūlymas dėl reglamento 16 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(16b) Komisija netrukus turėtų pasiūlyti naujų labiau integruoto požiūrio šio reglamento pakeitimų atsižvelgiant į rezultatus, gautus atlikus išsamų poveikio vertinimą, kuriuo įvertinamos visos galimos papildomos priemonės, kuriomis siekiama norimų išmetamų CO₂ dujų kiekio tikslų, įtraukiant kitas rinkoje esamas technologijas, įskaitant padangų slėgio išsaugojimo technologijas, kelio dangos gerinimą ir bet kokias kitas atitinkamas naujas technologijas, taip pat oro kondicionavimo veiksmingumo, kuris turi, ar gali turėti įtakos padangų pasipriešinimui riedėjimui ir (arba) transporto priemonės naudojamo kuro taupymui, reikalavimus.

Pagrindimas

Komisijos poveikio vertinime ir šiame pasiūlyme nepakankamai atsižvelgiama į šiame pakeitime nurodytų prieinamų technologijų, kuriomis galima veiksmingai sumažinti transporto priemonių išmetamą CO₂ dujų kiekį, įvairovę.

Pakeitimas 21

Pasiūlymas dėl reglamento 16 c konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(16c) Sprendžiant kelių keliamo triukšmo problemą reikėtų taikyti nuoseklų ir išsamų metodą. Šiuo metu persvarstoma su žymia kelio dangos įtaka kelių keliamam triukšmui susijusi ISO 10844 standarto dalis ir į šį standartą reikėtų atsižvelgti siekiant toliau optimizuoti ES kelių dangas. Valstybės narės turėtų daugiau investuoti siekiant pagerinti savo kelių dangas pagal esamus ISO standartus. Be to, reikėtų išvystyti išsamią keliamo triukšmo politiką, apimančią visas transporto sistemas, be kelių transporto keliamo triukšmo įtraukiant ir aviacijos ir geležinkelio keliamą triukšmą.

Pagrindimas

Komisijos atliktame poveikio vertinime neišnagrinėjami visi prie kelių keliamo triukšmo prisidedantys faktoriai, be to, jame neišnagrinėjami reglamento tikslai atsižvelgiant į kelių keliamą triukšmą platesniame transporto keliamo triukšmo kontekste.

Pakeitimas 22

Pasiūlymas dėl reglamento 16 d konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(16d) Valstybėms narėms patartina pradėti įgyvendinti šį reglamentą anksčiau (dar prieš jam įsigaliojant) ir atsižvelgiant į šio reglamento esmę teikti paskatas gamintojams ir vartotojams.

Pakeitimas 23

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

Šiuo reglamentu nustatomi variklinių transporto priemonių ir jų priekabų bei sistemų, sudėtinių dalių ir **joms skirtų** atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų saugą, reikalavimai.

Šiuo reglamentu taip pat nustatomi padangų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į **dėl jų išmetamų CO₂ dujų kiekį ir keliamo** triukšmo lygį, reikalavimai.

Pakeitimas

Šiuo reglamentu nustatomi variklinių transporto priemonių ir jų priekabų bei sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų saugą, reikalavimai. **Padangų oro slėgio stebėjimo sistemų diegimui taikomi tipo patvirtinimo reikalavimai susiję su sauga, kuro naudojimo efektyvumu ir išmetamų CO₂ dujų kiekio mažinimu.**

Šiuo reglamentu taip pat nustatomi **naujai pagamintų** padangų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į **jų pasipriešinimo riedėjimui charakteristikas ir riedėjimo** triukšmo lygį, reikalavimai.

Pagrindimas

Šiame pakeitime tai paaiškinama.

Pakeitimas 24

Pasiūlymas dėl reglamento 3 straipsnio 6 punktą

Komisijos siūlomas tekstas

(6) **profesionaliai naudoti skirta visureigio** padanga – mišriam naudojimui – skirta tiek važiuoti keliu, tiek bekele arba kitos specialios paskirties padanga;

Pakeitimas

(6) **specialaus naudojimo padangos** – mišriam naudojimui – skirta tiek važiuoti keliu, tiek bekele arba kitos specialios paskirties padanga;

Pagrindimas

Į reglamentą turėtų būti įtrauktos šios kategorijos padangos. Apibrėžimu „specialaus naudojimo padangos“ pateikiama nuoroda į JTEEK reglamentą Nr. 54.

Pakeitimas 25

Pasiūlymas dėl reglamento 3 straipsnio 7 punktą

Komisijos siūlomas tekstas

(7) žieminė padanga – padanga su užrašu M+S, M.S arba M&S, kurios protektoriaus raštas, protektoriaus junginys arba konstrukcija visų pirma skirti didesniam nei normalios padangos veiksmingumui žiemos sąlygomis užtikrinti, atsižvelgiant į jos gebą išjudinti transporto priemonę arba palaikyti judėjimą;

Pakeitimas

(7) žieminė padanga – padanga su užrašu M+S, M.S arba M&S, kurios protektoriaus raštas, protektoriaus junginys arba konstrukcija visų pirma skirti didesniam nei normalios padangos veiksmingumui žiemos sąlygomis, **esant žemai temperatūrai, ledui ar ižui**, užtikrinti, atsižvelgiant į jos gebą išjudinti transporto priemonę arba palaikyti judėjimą;

Pagrindimas

Be bendros žieminų padangų apibrėžties 3 straipsnio 7 dalyje, turi būti nustatyti ir bendri ES masto žieminų padangų kokybės standartai. Ši apibrėžtis turi apimti su dinaminėmis savybėmis susijusius kriterijus, atsižvelgiant į skirtingas kelių sąlygas žiemą (žema temperatūra, sniegas, ledas ir ižas).

Pakeitimas 26

Pasiūlymas dėl reglamento 3 straipsnio 10 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(10a) sustiprintos arba labai didelio krovumo padangos – C1 struktūros pneuminės padangos, kurių korpusas yra pritaikytas pakelti didesnę svorį nei atitinkamos standartinės padangos.

Pagrindimas

Šis apibrėžimas reikalingas I priedo C daliai. Tai yra keleivinių transporto priemonių padangos, pritaikytos pakelti didesnę svorį nei įprastinės tokio paties dydžio padangos. Kitaip, pramonė kiltų rūpestis, kad neišlaikomos ankstesnėje direktyvoje 2001/43 numatytos normos. Labai didelio krovumo padangos yra sustiprintos taip, kad jos gali pakelti didesnę svorį esant didesniam slėgiui.

Pakeitimas 27

Pasiūlymas dėl reglamento 4 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. Gamintojai pateikia įrodymus, kad visų Bendrijoje parduodamų arba eksploatuojamų atskirų techninių mazgų arba sudėtinių dalių tipas yra patvirtintas pagal šį reglamentą.

Pakeitimas

2. Gamintojai pateikia įrodymus, kad visų **naujų** Bendrijoje parduodamų arba eksploatuojamų atskirų techninių mazgų arba sudėtinių dalių tipas yra patvirtintas pagal šį reglamentą.

Pagrindimas

Šiuo pakeitimu siekiama aiškiai nurodyti, kad reglamento paskirtis – reglamentuoti visus naujus Bendrijoje parduodamus arba eksploatuojamus atskirus techninius mazgus arba sudėtines dalis.

Pakeitimas 28

Pasiūlymas dėl reglamento 5 straipsnio 2 dalies c punktas

Komisijos siūlomas tekstas

(c) sistemų, užtikrinančių matomumą ir informuojančių vairuotoją apie transporto priemonės būklę ir aplinką, įskaitant stiklus, veidrodėlius **ir vairuotojo informavimo sistemas;**

Pakeitimas

(c) sistemų, užtikrinančių matomumą ir informuojančių vairuotoją apie transporto priemonės būklę ir aplinką, įskaitant stiklus **ir** veidrodėlius;

Pagrindimas

Geresnis reglamentavimas. Bet koku atveju vairuotojo informavimo sistemos įtraukiamos į pirmąją sakinio dalį. Šios 2 dalies reikalavimais siekiama atspindėti direktyvoje 2007/46/EB esančius reikalavimus. Vairuotojų informavimo sistemos šiuo metu reglamente nėra apibrėžtos, ir reglamentas joms nėra taikomas. Jeigu ketinama patvirtinti naują reglamentą, dėl to aiškiai reikėtų diskutuoti.

Pakeitimas 29

Pasiūlymas dėl reglamento 5 straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

3. Komisija nustato, kurių kategorijų transporto priemonėms, neskaitant paminėtųjų 2 straipsnyje, taikomi 1 ir 2 dalyse nustatyti reikalavimai.

Šios priemonės, skirtos šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti jį papildant, patvirtinamos pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Pakeitimas

3. 1 ir 2 dalyse nustatyti reikalavimai taikomi -I priede išvardytoms transporto priemonėms, sudėtinėms dalims ir (arba) atskiriems techniniams mazgams.

Pagrindimas

Pagal pirminę formuluotę atrodo, kad nustatyti reglamento taikymo sritį pavedama Komisijai. Vis dėlto tai esminis reglamento klausimas, kuris patikslinamas šiame pakeitime ir kitame su juo susijusiame pakeitime, kuriuo įterpiamas naujas priedas (-I).

Pakeitimas 30

Pasiūlymas dėl reglamento 6 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

4. Transporto priemonės kabina arba vairuotojui ir keleiviams skirta erdvė turi būti pakankamai sutvirtinta, kad smūgio atveju arba transporto priemonei apsvirtus būtų apsaugoti joje esantys asmenys.

Pakeitimas

4. Laikantis atitinkamo JTEEK reglamento nuostatų transporto priemonės kabina arba vairuotojui ir keleiviams skirta erdvė turi būti pakankamai sutvirtinta, kad smūgio atveju arba transporto priemonei apsvirtus būtų apsaugoti joje esantys asmenys.

Pagrindimas

Pagal geresnio reglamentavimo principą, dėl kurio buvo sutarta ataskaitoje CARS 21, reikalaujama, kad ES turėtų kaip galima daugiau remtis galiojančiais JTEEK reglamentais.

Pakeitimas 31

Pasiūlymas dėl reglamento 6 straipsnio 6 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

6. *Komisija nustato* papildomus saugos reikalavimus *pavojingiems kroviniams valstybėse narėse gabenti keliais skirtoms transporto priemonėms.*

Pakeitimas

6. *Kaip nurodyta 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais¹, pavojingiems kroviniams gabenti keliais skirtos transporto priemonės atitinka* papildomus saugos reikalavimus, *kuriuos, atsižvelgdama į, inter alia, elektros įrangos sistemas, gaisro pavojų, stabdžius ir greičio ribotuvus nustato Komisija, siekdama sumažinti pavojų ir sušvelninti eismo įvykių pasekmes ir atsižvelgdama į transportuojamų prekių pobūdį ir savybes.*

¹OL L 260, 2008 9 30, p.13.

Pagrindimas

Tai esminis reglamento aspektas dėl kurio sprendimą priimti turėtų teisės aktų leidėjai: pageidautina nustatyti, kad papildomi saugos reikalavimai turėtų būti priimami pagal komitologijos procedūrą.

Pakeitimas 32

Pasiūlymas dėl reglamento 8 straipsnio 1 dalies a ir b punktai

Komisijos siūlomas tekstas

- a) C₁ klasės padangos – M₁, O₁ ir O₂ kategorijų transporto priemonėms *skirtos* padangos;
- b) C₂ klasės padangos – M₂, M₃, N, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonėms, *kurių masė didesnė kaip 3,5 t, skirtos* padangos, kurių apkrovos gebos indeksas eksploatuojant viena padanga yra ≤ 121, o greičio kategorijos simbolis yra ≥ N;

Amendment

- a) C₁ klasės padangos – *visų pirma* M₁, N_B, O₁ ir O₂ kategorijų transporto priemonėms *sukurtos* padangos;
- b) C₂ klasės padangos – *visų pirma* M₂, M₃, N, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonėms *sukurtos* padangos, kurių apkrovos gebos indeksas eksploatuojant viena padanga yra ≤ 121, o greičio kategorijos simbolis yra ≥ N;

Pakeitimas 33

Pasiūlymas dėl reglamento 9 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. M₁ kategorijos transporto priemonėse turi būti įrengta padangų oro slėgio stebėsenos sistema, galinti įspėti vairuotoją, kai ***padanga eksploatuojama pavojingai žemo slėgio sąlygomis, ir ji informuoti, kai padanga eksploatuojama gerokai žemesnio nei optimalus taupaus kuro vartojimo požiūriu slėgio sąlygomis.***

Pakeitimas

2. M₁ kategorijos transporto priemonėse turi būti įrengta ***tiksli*** padangų oro slėgio stebėsenos sistema, ***kai reikia***, galinti įspėti vairuotoją ***automobilyje***, kai ***padangos oro slėgis sumažėja, o tai naudinga siekiant optimaliai naudoti kurą ir kelių eismo saugumo. Tam pasiekti nustatomos tinkamos techninių reikalavimų ribos, tuo dar labiau padedant taikyti technologiškai nešališkus ir ekonomiškai efektyvius metodus vystant padangų oro slėgio stebėjimo sistemas.***

Pagrindimas

Esama daugelio padangų oro slėgio stebėjimo sistemų, kuriomis veiksmingai neprisidedama prie šio pasiūlymo siekio sumažinti išmetamų CO₂ dujų kiekį, nes veiksmingiausiai sutaupoma, kai padangų oro slėgis sumažėja labai nežymiai, ir šiose bazinėse padangų oro slėgio stebėjimo sistemose ne visais atvejais įdiegtos veiksmingos įspėjimo sistemos, o tai turi įtakos saugumui. Šis pakeitimas skirtas išspręsti šią problemą.

Pakeitimas 34

Pasiūlymas dėl reglamento 9 straipsnio 6 dalies e a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(ea) restauruotos padangos.

Pagrindimas

Reglamente turėtų būti numatoma išimtis atnaujintoms padangoms. Būtų labai sunku šias priemones praktikoje taikyti atnaujintoms padangoms. Daug padangų atnaujinimo įmonių yra mažos ir vidutinio dydžio įmonės, kurioms būtų labai sunku pakelti šių priemonių įgyvendinimo išlaidas ir sudėtingumą.

Pakeitimas 35

Pasiūlymas dėl reglamento 10 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėse įrengiamos šio reglamento reikalavimus atitinkančios pažangiosios staigaus stabdymo sistemos.

Bet kokia M_1 arba N_1 kategorijų transporto priemonėse gamintojų savanoriškai sumontuota pažangioji staigaus stabdymo sistema turi atitikti šio reglamento reikalavimus.

Pakeitimas

1. ***Tose M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėse, kuriose įrengus pažangiąją staigaus stabdymo sistemą ir atlikus poveikio vertinimą buvo gauti teigiami rezultatai, įrengiamos šio reglamento reikalavimus atitinkančios pažangiosios staigaus stabdymo sistemos. Atliekamas visų kategorijų transporto priemonių poveikio vertinimas.***

Pagrindimas

Vadovaujantis šioje srityje atliktais techniniais vertinimais, tam tikrais atvejais pažangiosios staigaus stabdymo sistemos (AEBS) taikymas gali būti techniškai neįmanomas arba nesuteikti jokios naudos (pvz. miesto autobusai arba šiukšles surenkantys sunkvežimiai, kurie eksploatuojami pakankamai mažu greičiu). Reikėtų panaikinti nuorodą į M_1 arba N_1 kategorijų transporto priemones. M_1 ir N_1 kategorijoms skirtų pažangiųjų staigaus stabdymo sistemų kūrimas ir suregulavimas yra visiškai skirtingas nei sunkiasvorėms transporto priemonėms, ir dėl to bus sukurtos skirtingos sistemos su skirtingais reikalavimais.

Pakeitimas 36

Pasiūlymas dėl reglamento 10 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėse įrengiama šio reglamento reikalavimus atitinkanti įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema.

Pakeitimas

2. ***Tose M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėse, kuriose įrengus įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemą ir atlikus poveikio vertinimą buvo gauti teigiami rezultatai, įrengiama šio reglamento reikalavimus atitinkanti įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema. Atliekamas visų kategorijų***

transporto priemonių poveikio vertinimas. Komisija išnagrinėja, ar pagrįsta išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemą taikyti ir M_1 bei N_1 kategorijų transporto priemonėms.

Bet kokia M_1 arba N_1 kategorijų transporto priemonėse gamintojų savanoriškai sumontuota išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema turi atitikti šio reglamento reikalavimus.

Pagrindimas

Šių sistemų nereikėtų įrengti visų kategorijų transporto priemonėse, nes jų paskirtis skiriasi, pvz., miesto autobusai ir prekes tiekiantys sunkvežimiai eksploatuojami aplinkoje, kuri nėra pritaikyta tokioms sistemoms. Reikėtų panaikinti nuorodą į M_1 arba N_1 kategorijų transporto priemones. M_1 ir N_1 kategorijoms skirtų išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemų kūrimas ir suregulavimas yra visiškai skirtingas nei sunkiasvorėms transporto priemonėms, ir dėl to bus sukurtos skirtingos sistemos su skirtingais reikalavimais.

Pakeitimas 37

Pasiūlymas dėl reglamento 10 straipsnio 3 dalies 1 pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Komisija gali nustatyti specialias procedūras, bandymus **ir techninius reikalavimus 1 ir 2 dalyse nepaminėtųjų** pažangiųjų transporto priemonių sistemų tipui patvirtinti.

Pakeitimas

Komisija gali nustatyti specialias procedūras **ir** bandymus pažangiųjų transporto priemonių sistemų tipui patvirtinti.

Pagrindimas

Komisija turėtų detalizuoti, kurie papildomi techniniai reikalavimai turėtų būti nustatomi komitologijos būdu, arba jie turėtų būti nustatyti taikant bendro sprendimo procedūrą.

Pakeitimas 38

Pasiūlymas dėl reglamento 10 straipsnio 3 dalies 2 pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Šios priemonės, skirtos šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti jį

Pakeitimas

Šios priemonės, skirtos šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti jį

papildant, patvirtinamos pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

papildant, patvirtinamos pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Tvirtinimo procedūra apima poveikio vertinimą bei konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis ir yra skaidri.

Pagrindimas

Pagal anksčiau įprastą reglamentavimo tvarką reglamentuojant visiškai naujas sistemas visuomet buvo taikoma bendro sprendimo procedūra. Jei taikant naują sistemą šito atsisakoma, tuomet norint įgyvendinti gero reglamentavimo principus reikia atlikti poveikio vertinimą, vykdyti konsultacijas su suinteresuotomis šalimis ir būtinas skaidrumas.

Pakeitimas 39

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Dėl prižasčių, susijusių su **5–9 straipsnių ir I priedo** nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, **išskyrus I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytas pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes**, nuo **2012 m.** spalio 29 d. nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą šiuose straipsniuose ir jų įgyvendinimo priemonėse nurodytoms kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto **priemonėms ir EB sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą šioms transporto priemonėms skirtoms naujų tipų sudėtinėms dalims ir atskiriems techniniams mazgams, kurie** neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų.

Pakeitimas

1. Dėl prižasčių, susijusių su **5 straipsnio ir 9 straipsnio 2 dalies** nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, nuo **2011 m.** spalio 29 d. nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą **ir EB sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą** šiuose straipsniuose ir jų įgyvendinimo priemonėse nurodytoms kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms, **kurios** neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų.

Dėl prižasčių, susijusių su 6, 7, 8 straipsnių, 9 straipsnio 1 ir 3–7 dalių ir I priedo nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, išskyrus I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytas pasipriešinimo

riedėjimui ribines vertes, nuo 2012 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą, jei nesilaikoma atitinkamų šio reglamento nuostatų.

Dėl prižasčių, susijusių su 6, 7, 8 straipsnių, 9 straipsnio 1 ir 3–7 dalių ir I priedo nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, išskyrus I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytas pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, nuo 2013 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą šiuose straipsniuose ir jų įgyvendinimo priemonėse nurodytoms kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms.

Pagrindimas

Tokios sistemos, kaip elektroninės stabilumo kontrolės sistemos, ISOFIX vaikų sėdynių tvirtinimo įtaisai, įspėjimo dėl neprisegtų saugos diržų sistemos ir padangų oro slėgio stebėjimo sistemos šiuo metu jau yra rinkoje ir parodė savo naudą gerinant saugumą keliuose. Jos turi būti patvirtintos kaip įmanoma anksčiau.

Pakeitimas 40

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 1 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1a. M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonių elektroninių stabilumo kontrolės sistemų įgyvendinimo datos nustatomos atsižvelgiant į JTEEK reglamente R13.11 nurodytus pasirengimo laikotarpius.

Pakeitimas 41

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. Dėl priešasčių, susijusių su 5, 6, 7, 8 **straipsnių**, 9 straipsnio **1–4 dalių ir I priedo A ir B dalių** nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, **išskyrus C₃ klasės padangų pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes ir pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, nustatytas I priedo B dalies 2 lentelėje**, nuo 2014 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta tuose straipsniuose, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų, nurodytoms kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas sudėtines dalis arba atskirus techninius mazgus, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų.

Pakeitimas

2. Dėl priešasčių, susijusių su 5 **straipsnio ir 9 straipsnio 1 dalies** nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, nuo 2013 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta tuose straipsniuose, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų, nurodytoms kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas sudėtines dalis arba atskirus techninius mazgus, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų.

Dėl priešasčių, susijusių su 6, 7, 8 straipsnių, 9 straipsnio 1 ir 3–7 dalių ir I priedo A, B ir C dalių nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, išskyrus pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, nustatytas I priedo B dalies 2 lentelėje, nuo 2014 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta tuose straipsniuose, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų, nurodytoms kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas padangas, pagamintas nuo šios datos,

arba atskirus techninius mazgus, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų.

Pagrindimas

Tokios sistemos, kaip elektroninės stabilumo kontrolės sistemos, ISOFIX vaikų sėdynių tvirtinimo įtaisai, įspėjimo dėl neprisiegtų saugos diržų sistemos ir padangų oro slėgio stebėjimo sistemos šiuo metu jau yra rinkoje ir parodė savo naudą gerinant saugumą keliuose. Jos turi būti patvirtintos kaip įmanoma anksčiau.

Pakeitimas 42

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 2 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

2a. M₂, M₃, N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonių elektroninių stabilumo kontrolės sistemų įgyvendinimo datos nustatomos atsižvelgiant į JTEEK reglamente R13.11 nurodytus pasirengimo laikotarpius.

Pakeitimas 43

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

3. Dėl prižasčių, susijusių su padangų riedėjimo triukšmu ir, C3 klasės padangų atveju, dėl prižasčių, susijusių su padangų pasipriešinimu riedėjimui, išskyrus I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytas pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, nuo 2016 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta atitinkamų reglamento nuostatų neatitinkančių M, N ir O kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones

Išbraukta.

registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas padangas, kurios neatitinka atitinkamų reglamento nuostatų.

Pagrindimas

Ši dalis išbraukiama, kadangi jos turinys įvedamas 11 straipsnio 2 dalyje.

Pakeitimas 44

**Pasiūlymas dėl reglamento
11 straipsnio 4 dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

4. Dėl prižasčių, susijusių su padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2016 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB **tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą M, N ir O kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms ir EB** sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą **joms skirtoms** naujų tipų padangoms, kurios neatitinka I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.

Pakeitimas

4. Dėl prižasčių, susijusių su padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2016 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą naujų tipų padangoms, kurios neatitinka I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.

Dėl prižasčių, susijusių su padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2017 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą M, N ir O kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms.

Pagrindimas

Padangų pateikimo į rinką tvarkaraščio supaprastinimas. Kai kurioms prievolėms šiuo metu formuluojami techniniai reikalavimai. Padangų pramonė gali kurti sprendimus tik žinodama reikalavimus, todėl siūloma 36 mėnesiais atidėti naujų standartų įgyvendinimą. Taip pat, dėl tos pačios tipo patvirtinimo transporto priemonėms ir padangoms įgyvendinimo datos sumažėja pramonės galimybė veiksmingai reaguoti laiku, todėl siūlomas 12 mėnesių laikotarpis tarp šių datų yra pateisinamas. Teisiškai privaloma, kad ant ES gamintų ar į ją importuotų padangų būtų aiškiai nurodyta gaminimo data.

Pakeitimas 45

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 5 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

5. Dėl prižasčių, susijusių su C1 ir C2 klasės padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2018 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių neatitinkančių M, N ir O kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas padangas, **kurios neatitinka** I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.

Pakeitimas

5. Dėl prižasčių, susijusių su C1 ir C2 klasės padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2018 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių neatitinkančių M, N ir O kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas padangas, **pagamintas nuo šios datos ir neatitinkančias** I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.

C1, C2 ir C3 klasės padangos, neatitinkančios I priede išdėstytų reikalavimų, gali būti parduodamos ne ilgiau kaip 12 mėn. nuo dienos, kai jos pradėjo neatitikti šių reikalavimų.

Pagrindimas

Padangų pateikimo į rinką tvarkaraščio supaprastinimas. Kai kurioms prievolėms šiuo metu formuluojami techniniai reikalavimai. Padangų pramonė gali kurti sprendimus tik žinodama reikalavimus, todėl siūloma 36 mėnesiais atidėti naujų standartų įgyvendinimą. Be to, dėl tos pačios tipo patvirtinimo transporto priemonėms ir padangoms įgyvendinimo datos sumažėja pramonės galimybė veiksmingai reaguoti laiku, todėl siūlomas 12 mėnesių laikotarpis tarp šių datų yra pateisinamas. Teisiškai privaloma, kad ant ES gamintų ar į ją importuotų padangų būtų aiškiai nurodyta pagaminimo data.

Pakeitimas 46

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 6 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

6. Dėl prižasčių, susijusių su C3 klasės

RR\757663LT.doc

Pakeitimas

6. 6. Dėl prižasčių, susijusių su C3 klasės

33/80

PE414.362v03-00

padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2020 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių neatitinkančių M, N ir O kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti *ir eksploatuoti*, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas padangas, kurios neatitinka I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.

padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2020 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių neatitinkančių M, N ir O kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti *ir* parduoti, taip pat draudžia parduoti joms skirtas naujas padangas, kurios neatitinka I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.

Pakeitimas 47

Pasiūlymas dėl reglamento 12 straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Valstybės narės nustato sankcijų už šio reglamento nuostatų pažeidimus taikymo gamintojams taisyklės ir imasi visų joms įgyvendinti būtinų priemonių. Šios nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės praneša apie tas nuostatas Komisijai ne vėliau kaip per aštuoniolika mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo, taip pat nedelsdamos praneša jai apie bet kokius vėlesnius su jomis susijusius pakeitimus.

2. Pažeidimų, už kuriuos skiriamos sankcijos, rūšys:

a) klaidingi pareiškimai taikant patvirtinimo procedūras arba atšaukimo procedūras;

b) tipo patvirtinimo bandymų rezultatų klastojimas;

c) duomenų arba techninių reikalavimų,

Pakeitimas

Išbraukta.

dėl kurių tipo patvirtinimas galėtų būti atšauktas arba panaikintas, slėpimas.

Pagrindimas

Visa procedūra, kaip elgtis tais atvejais, kai tipo patvirtinimas nebegalioja, numatyta Direktyvoje 2007/46/EB.

Pakeitimas 48

Pasiūlymas dėl reglamento 13 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti ***ji papildant*** skirtos priemonės, susijusios su specialiosiomis tipo patvirtinimo procedūromis, bandymais ir reikalavimais, susijusiais su I priedo 5–10 straipsniais, patvirtinamos pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu. Šioms priemonėms priskiriama tikslesnė charakteristikų, kurias turi atitikti ***padanga***, kad ***ja*** būtų galima pripažinti profesionaliai naudoti ***skirta*** visureigio ***padanga***, apibrėžtis.

Pakeitimas

1. Šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti ***ir papildyti*** skirtos priemonės, susijusios su specialiosiomis tipo patvirtinimo procedūromis, bandymais ir reikalavimais, susijusiais su I priedo 5–10 straipsniais, patvirtinamos pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu. Šioms priemonėms priskiriama tikslesnė ***fizinių*** charakteristikų ***ir eksploataavimo reikalavimų***, kurias turi atitikti ***padangos***, kad ***jas*** būtų galima pripažinti profesionaliai naudoti ***skirtomis*** visureigio ***padangomis, specialiomis padangomis, specialios paskirties padangomis, žieminėmis padangomis arba skirtomis važiuoti purvu ir žieminėmis padangomis, sustiprintomis ir labai didelio krovumo padangomis***, apibrėžtis.

Pagrindimas

Šiame reglamente naudojamos padangų kategorijos, įskaitant specialias ar specialios paskirties, žieminės ar skirtas važiuoti purvu ir žieminės, sustiprintas ar labai didelio krovumo padangas, nėra tinkamai apibrėžtos ES ar JTEEK teisės aktuose. Šiuo metu tokius padangų kategorijų apibrėžimus pateikia tik gamintojai ženklindami gaminius ir jais prekiaudami, ir nėra normų, pagal kurias būtų galima nešališkai patikrinti tokias padangų kategorijas. Siekiant užtikrinti, kad šio reglamento prieduose nustatyti reikalavimai būtų teisingai ir sėkmingai įgyvendinti, reikia aiškiai apibrėžti visų šių padangų kategorijų fizines charakteristikas ir eksploataavimo reikalavimus.

Pakeitimas 49

Pasiūlymas dėl reglamento 13 a straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

13a straipsnis

Ataskaitų teikimas

Iki 2012 m. gruodžio 1 d. ir po to kas treji metai Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia persvarstymo rezultatus, ir, jei reikia, kartu pateikia pasiūlymus persvarstyti šį reglamentą ar kitus atitinkamus Bendrijos teisės aktus siekiant įtraukti naujus saugos elementus.

Pagrindimas

Priėmus šį reglamentą pažangių saugos elementų tyrimai ir plėtra nesibaigia. Siekiant ateityje įgyvendinti visus šios srities patobulinimus reikia įtraukti straipsnį dėl persvarstymo.

Pakeitimas 30

Pasiūlymas dėl reglamento 15 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1. Direktyvos 70/221/EEB, 70/222/EEB, 70/311/EEB, 70/387/EEB, 70/388/EEB, 71/320/EEB, 72/245/EEB, 74/60/EEB, 74/61/EEB, 74/297/EEB, 74/408/EEB, 74/483/EEB, 75/443/EEB, 76/114/EEB, 76/115/EEB, 76/756/EEB, 76/757/EEB, 76/758/EEB, 76/759/EEB, 76/760/EEB, 76/761/EEB, 76/762/EEB, 77/389/EEB, 77/538/EEB, 77/539/EEB, 77/540/EEB, 77/541/EEB, 77/649/EEB, 78/316/EEB, 78/317/EEB, 78/318/EEB, 78/549/EEB, 78/932/EEB, **89/297/EEB, 91/226/EEB**, 92/21/EEB, 92/22/EEB, 92/24/EEB, 92/114/EEC, 94/20/EB, **95/28/EB**, 96/27/EB, 96/79/EB, **97/27/EB, 98/91/EB**,

1. Direktyvos 70/221/EEB, 70/222/EEB, 70/311/EEB, 70/387/EEB, 70/388/EEB, 71/320/EEB, 72/245/EEB, 74/60/EEB, 74/61/EEB, 74/297/EEB, 74/408/EEB, 74/483/EEB, 75/443/EEB, 76/114/EEB, 76/115/EEB, 76/756/EEB, 76/757/EEB, 76/758/EEB, 76/759/EEB, 76/760/EEB, 76/761/EEB, 76/762/EEB, 77/389/EEB, 77/538/EEB, 77/539/EEB, 77/540/EEB, 77/541/EEB, 77/649/EEB, 78/316/EEB, 78/317/EEB, 78/318/EEB, 78/549/EEB, 78/932/EEB, 92/21/EEB, 92/22/EEB, 92/24/EEB, 92/114/EEC, 94/20/EB, 96/27/EB, 96/79/EB, 2001/56/EB **ir** 2003/97/EB panaikinamos nuo **2013 m.**

2000/40/EB, 2001/56/EB, 2001/85/EB, 2003/97/EB panaikinamos nuo **2014 m. spalio 29 d.** Šioms priemonėms priskiriama tikslesnė charakteristikų, kurias turi atitikti padanga, kad ją būtų galima pripažinti profesionaliai naudoti skirta visureigio padanga, apibrėžtis.

lapkričio 1 d.

Direktyvos 89/297/EEB, 91/226/EEB, 95/28/EB, 97/27/EB, 98/91/EB, 2000/40/EB ir 2001/85/EB panaikinamos nuo **2014 m. lapkričio 1 d.**

Pagrindimas

Reikia pakeisti įvairių direktyvų panaikinimo datą suderinant su 11 straipsnio 1 dalies pakeitimu.

Pakeitimas 51

**Pasiūlymas dėl reglamento
16 straipsnio 2 dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Jis taikomas nuo **2012 m. spalio 29 d.**

Jis taikomas nuo **2011 m. spalio 29 d.**

Pagrindimas

Reikia pakeisti šio bendru saugos reglamento taikymo datą suderinant su 11 straipsnio 1 dalies pakeitimu.

Pakeitimas 52

**Pasiūlymas dėl reglamento
I priedas (naujas)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

I priedas

5 straipsnio 1 ir 2 dalyse išdėstytų reikalavimų taikymo sritis.

Dalykas	Taikoma
----------------	----------------

	<i>M</i> <i>1</i>	<i>M</i> <i>2</i>	<i>M</i> <i>3</i>	<i>N</i> <i>1</i>	<i>N</i> <i>2</i>	<i>N</i> <i>3</i>	<i>O</i> <i>1</i>	<i>O</i> <i>2</i>	<i>O</i> <i>3</i>	<i>O</i> <i>4</i>
<i>Degalų bakai/Galiniai apsauginiai įtaisai</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Galinis registracinis numeris</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Vairavimo sistema</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Durų skląščiai ir vyriai</i>	X			X	X	X				
<i>Garso signalas</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Netiesioginio matymo įtaisai</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Stabdymas</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Radijo trukdžiai (elektromagnetinis suderinamumas)</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Vidaus įranga</i>	X									
<i>Apsaugos nuo vagysčių sistema ir imobilizatorius</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Vairavimo įtaiso savybės smūgio metu</i>	X			X						
<i>Sėdynių tvirtumas</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Išorinės iškyšos</i>	X									
<i>Spidometras</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Identifikavimo plokštelės</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Saugos diržų tvirtinimo įtaisai</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Apšvietimo ir šviesos signalų įranga</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Galiniai atšvaitai</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Viršutiniai gabaritiniai, priekiniai gabaritiniai, galiniai gabaritiniai,</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

<i>stabdymo signalo, šoniniai gabaritiniai ir dienos žibintai</i>										
<i>Posūkių žibintai</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Galinio registracijos numerio ženklo apšvietimo žibintų</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Priekiniai žibintai (įskaitant lemputes)</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Priekiniai rūko žibintai</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Vilkimo kabliai</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Galiniai rūko žibintai</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Atbulinės eigos žibintai</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Stovėjimo žibintai</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Saugos diržai ir susaistymo sistemos</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Priekinis matomumas</i>	X									
<i>Valdiklių, signalinių lempučių ir indikatorių identifikavimas</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Atšildymas/Aprasojimo pašalinimas</i>	X	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)				
<i>Apliejiklis/valytuvas</i>	X	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)				
<i>Šildymo sistemos</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Ratų apsaugai</i>	X									
<i>Galvos atramos</i>	X									
<i>Šoninės apsaugos priemonės</i>					X	X			X	X
<i>Purslų taškymą ribojantys įtaisai</i>					X	X			X	X

<i>Apsauginiai stiklai</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Padangos</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Greičio ribotuvai</i>		X	X		X	X				
<i>Masė ir matmenys</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Kabinų išorinės iškyšos</i>				X	X	X				
<i>Movos.</i>	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X	X	X	X
<i>Degumas</i>			X							
<i>Autobusai ir tolimojo susisiekimo autobusai.</i>		X	X							
<i>Priekinis smūgis</i>	X (5)									
<i>Šoninis smūgis</i>	X (6)			X (6)						
<i>Transporto priemonės, skirtos pavojingiems kroviniams vežti</i>				X (4)	X (4)	X (4)	X (4)	X (4)	X (4)	X (4)
<i>Priekinė apsauga nuo palindimo</i>					X	X				

Pagrindimas

Šis naujas priedas papildo persvarstytą 5 straipsnio 3 dalies formuluotę, nes pagal originalią formuluotę reglamento taikymo sritį nustato Komisija.

Pakeitimas 53

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo C dalies 1 punkto 1.1 punkto 1 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Žieminėms, labai didelio krovumo ir sustiprintoms padangoms viršutinės ribos padidinamos 1 dB (A).

Pagrindimas

Komisijos siūlomos ribos yra per žemos, nes dėl jų kiltų esminių saugumo reikalavimų klausimų, be to, šiuo metu pramonėje siūlomo dabartinės ribos yra neįgyvendinamos. Apie šiuo metu gaminamų 50% C1 klasės padangų tipų turėtų būti kuriami iš naujo. Daugiausiai C1 klasės padangų ribinės vertės siūloma sumažinti 5 dB (A) – tai yra tas pats, kaip nuo transporto priemonės nuimti beveik 3 padangas. Taip labai sumažinant skleidžiamą triukšmą tektų paaukoti kitas veiksmingumo charakteristikas, kaip sukibimas važiuojant šlapia danga, akvaplanavimas, susidėvėjimas ir valdymas.

Pakeitimas 54

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo C dalies 1 punkto 1.2 punktą – lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Padangų klasė	Nominal usis skerspjūvio plotis (mm)	Ribinės vertės, db (A)	Padangų klasė	Nominal usis skerspjūvio plotis (mm)	Ribinės vertės, db (A)
C2	Normaliosios	72	C2	Normaliosios	71
	Frikcinės padangos	73		Frikcinės padangos	73
C3	Normaliosios	73	C3	Normaliosios	70
	Frikcinės padangos	75		Frikcinės padangos	73

Pagrindimas

Labai svarbu nustatyti veiksmingas triukšmo ribines vertes prekybos transporto priemonių

padangoms, kadangi prekybos transporto priemonės sudaro didelę ES kelių transporto priemonių dalį ir tokių transporto priemonių vis gausėja. Didelė dalis šiuo metu prieinamų padangų atitinka Komisijos siūlomas ribines vertes. Pavyzdžiui, jau dabar 75 % šiuo metu rinkoje esančių padangų atitinka Komisijos C3 normalioms padangoms siūlomas ribines vertes. Maždaug 30–40 % šiuo metu prieinamų prekybos transporto priemonių padangų atitinka pakeistas ribines vertes, kurių laikantis galima veiksmingiau mažinti kelių transporto priemonių keliamą triukšmą.

Pakeitimas 55

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo C dalies 1 punkto 1.2 punktą – lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1a. Taikant šio reglamento įgyvendinimo priemonėse nustatytą procedūrą apibrėžti triukšmo lygiai negali viršyti 1.1 arba 1.2 punktuose nurodytų ribinių verčių. 1.1 ir 1.2 punktų lentelėse nurodomos matavimo vertės, pakoreguotos atsižvelgiant į temperatūrą, išskyrus C3 klasės padangų atveju, ir leistiną prietaiso paklaidą ir suapvalintos iki artimiausio sveiko skaičiaus.

Pagrindimas

Sugriežtinti antrojo etapo reikalavimus būtina siekiant itin sumažinti Europos gyventojų, kurie patiria neleistinai didelį transporto priemonių keliamą triukšmą, skaičių. Antrojo etapu nustatant ribines vertes reikėtų siekti skatinti kurti naujas technologijas ir metodus. Antrojo etapo ribinės vertės nustatytos pagal 10 % dabar gaminamų geriausių modelių padangų keliamo triukšmo lygį. Reikia skubiai nustatyti aukštesnes vertes siekiant apsaugoti visuomenės sveikatą ir sumažinti neigiamą eismo keliamo triukšmo poveikį 210 milijonų ES piliečių gyvenimo kokybei, kadangi šis eismo keliamas triukšmas gali būti pavojingas jų sveikatai.

AIŠKINAMOJI DALIS

Įvadas

Siūlomame reglamente nustatomos suderintos taisyklės dėl tipo patvirtinimo reikalavimų, taikomų bendrosios variklinių transporto priemonių saugos reikmėms, siekiant užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą ir geresnės kokybės saugą bei aplinkos apsaugą. Šie tipo patvirtinimo reikalavimai suderinti Bendrijos lygiu, kad įvairių valstybių narių sistemos nesiskirtų ir būtų užtikrintas aukštas visos Bendrijos kelių eismo saugumas ir aplinkos apsaugos lygis.

Supaprastinimo proceso ir jo poveikio aplinkybės

Siūlomu reglamentu siekiama vienu Tarybos ir Parlamento reglamentu akivaizdžiai supaprastinti variklinių transporto priemonių saugos ir padangų srities tipo patvirtinimo teisės aktus.

Tarptautiniu lygiu 1997 m. lapkričio 27 d. Sprendimu 97/836/EB¹ EB pritarė peržiūrėtam Jungtinių Tautų Organizacijos Europos ekonomikos komisijos (JTO EEK) susitarimui dėl suvienodintų techninių nurodymų transporto priemonėms priėmimo (1958 m. peržiūrėtas susitarimas). JTO EEK taisyklės yra tarptautinės priemonės, patvirtintos remiantis persvarstytu 1958 m. susitarimu. Pagal Sprendimo 97/836/EB 4 straipsnio 4 dalį galima (taikant pritarimo procedūrą) nuspręsti, kad JTO EEK taisyklė būtų taikoma Europos bendrijoje transporto priemonių tipui patvirtinti.

EB lygiu Pagrindų direktyvoje dėl tipo patvirtinimo (2007 m. rugsėjo 5 d. direktyva²) nustatytos bendrosios transporto priemonių tipo patvirtinimo taisyklės ir procedūros, tačiau nenumatyti techniniai reikalavimai, kuriais remiantis būtų patvirtinamas tipas. Šie reikalavimai nustatyti kitose priemonėse, kurios gali būti JTO EEK taisyklės arba EB direktyvos, arba reglamentai ir jų įgyvendinimo priemonės³. Išsamus šių priemonių sąrašas pateikiamas Pagrindų direktyvos IV priede.

Siūlomu nauju reglamentu ketinama:

- a) keliais bendraisiais saugos reikalavimais pakeisti galiojantį išsamų techninių reikalavimų rinkinį, numatytą 15 straipsnyje išvardytuose reglamentuose ir direktyvose;
- b) panaikinti šias direktyvas ir reglamentus;
- c) įgalioti Komisiją, taikant komitologijos procedūrą, priimti išsamias technines taisykles, skirtas pirmiau minėtiems (5 straipsnio 3 dalyje, 6 straipsnio 3 dalyje, 10 straipsnio 3 dalyje ir 13 straipsnyje) bendriesiems reikalavimams įgyvendinti.

Taigi galiojantys išsamūs techniniai su sauga susiję reikalavimai, nustatyti keliose EB

¹ (OL L 346, 1997 12 17, p. 78).

² OL L 263, 2007 10 5, p. 1.

³ Žr. 1 straipsnio 3 pastraipą, taip pat Pagrindų direktyvos 3 straipsnio 1 ir 2 punktus.

direktyvose arba reglamentuose, bus pakeisti nauju taisyklių rinkiniu, kuriame bendruosius principus (siūlomame reglamente) nustato teisės aktų leidėjai, o technines taisykles – Komisija, taikydama komitologijos procedūrą.

Tačiau Komisijos pasiūlyme yra nuostatų, keliančių susirūpinimą, turint omenyje komitologijos taisyklių laikymąsi. Reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad 5 straipsnio 3 dalyje Komisijai pavedama apibrėžti reglamento taikymo sritį. Vis dėlto tai yra esminis reglamento aspektas, dėl kurio turi spręsti teisės aktų leidėjai. Be to, 6 straipsnio 6 dalyje nėra apibrėžti „paplđomų saugos reikalavimų“, taikytinų pavojingų krovinių vežimui, nustatymo kriterijai, tas pats pasakytina apie 10 straipsnio 3 dalį ir 13 straipsnio 1 dalį, atsižvelgiant į tai, kiek jos susijusios su „paplđomais techniniais reikalavimais“, kuriuos nustato Komisija. Dėl šių nuostatų kyla problemų, nes nėra aiškiai apibrėžtos Komisijai sutektų įgaliojimų ribos. Todėl šioms problemoms spręsti pranešėjas siūlo šiuos atitinkamus pakeitimus.

Naujos priemonės

Naudojant turimas naujas technologijas galima labai pagerinti transportų priemonių saugą arba sumažinti CO₂ išmetimo kiekį. Iš mokslinių tyrimų matyti, kad būtų daug naudos, jeigu tokios technologijos būtų naudojamos kaip standartinės naujų transporto priemonių sistemos. Nustačius bendruosius privalomus reikalavimus taip pat būtų užkirstas kelias vidaus rinkos susiskaidymui, kurį lemia valstybėse narėse produktams taikomi skirtingi standartai.

Pasiūlymu siekiama, kad visose transporto priemonėse būtų įtaisytos privalomos elektroninės stabilumo kontrolės sistemos, lengvuosiuose automobiliuose – padangų slėgio stebėjimo sistemos, o sunkiosiose transporto priemonėse – staigaus stabdymo sistemų ir įspėjimo apie išvažiavimą iš eismo juostos sistemos. Pranešėjas nagrinėja, ar šios sistemos yra vienintelės tinkamos šiuo metu turimos pažangios saugos priemonės, pvz., padangų spaudimo išlaikymo technologijos ir oro kondicionavimas.

Pasiūlymu taip pat siekiama, atsižvelgiant į siūlomą reglamentą, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių išmetamų teršalų normos, pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamą CO₂ kiekį¹, aplinkos apsaugos požiūriu didinti transporto priemonės veiksmingumą mažinant transporto priemonės išmetamą CO₂ kiekį ir padangų kelyje keliamą triukšmą. Pasiūlymu įvedami nauji reikalavimai dėl šlapios dangos ir padangų pasipriešinimo riedėjimui. Pranešėjas tebenagrinėja, ar siūloma saugumo aspektų ir naudos aplinkai pusiausvyra yra tinkama. Siūlomos padangų keliamo triukšmo ribinės vertės yra griežtesnės nei nustatytosios galiojančiuose teisės aktuose. Pranešėjo nuomone, tokių ribų nustatymas yra ambicingas, kalbant visų pirma apie pastangas, kurias būtų galima dėti mažinant dėl kelių dangos keliamą triukšmą; tai į pasiūlymą neįtraukta, bet galėtų daryti teigiamą poveikį dėl CO₂ išmetimo. Be to, pranešėjas mano, kad triukšmo politikos aspektai turėtų būti nagrinėjami rengiant bendrą visų transporto priemonių keliamo triukšmo atžvilgiu taikomą pasiūlymą.

Bendras pranešėjo požiūris ir geresnio reglamentavimo tikslai

¹ COM(2007) 856 galutinis, 2007/0297(COD) Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto iniciatyva.

Pranešėjas labai pritaria pasiūlyme išdėstytiems tikslams dėl išmetamo CO₂ kiekio ir mano, kad šie tikslai turėtų būti aiškiau susieti su Parlamento tęsiamu darbu dėl reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių išmetamų teršalų normos. Tačiau pranešėjas mano, kad visa rinka turėtų būti gerai pasirengusi skaidriai ir laiku įgyvendinti naujas prerogatyvas, smarkiai neardant pramonės ir tiekimo grandinių, todėl pranešėjas savo pakeitimais derina siūlomas įgyvendinimo datas ir atitinkamą nedidelį įgyvendinimo vėlavimą. Apskritai jis norėtų pamatyti, kad pakeistu pasiūlymu tikrai prisidedama prie automobilių pramonės konkurencingumo veiksmingiau paprastinant galiojančius transporto priemonių saugos tipo patvirtinimo teisės aktus, didinant skaidrumą ir mažinant administravimo našta.

5.11.2008

PRAMONĖS, MOKSLINIŲ TYRIMŲ IR ENERGETIKOS KOMITETO NUOMONĖ

pateiktas Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komitetui

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD))

Pranešėjas: Jorgo Chatzimarkakis

TRUMPAS PAGRINDIMAS

ES galiojančiuose tipo patvirtinimą reglamentuojančiuose teisės aktuose nustatomos suderintos variklinių transporto priemonių konstrukcijos taisyklės siekiant užtikrinti vidaus rinkos veikimą ir kartu pasirūpinti aukšto lygio sauga ir aplinkosauga. Galiojančius teisės aktus sudaro 60 direktyvų: 50 saugos direktyvų ir 10 – aplinkosaugos.

Dabar yra naujų technologijų, kuriomis galima iš esmės pagerinti transporto priemonių saugą (pvz., elektroninės stabilumo kontrolės sistemos) arba sumažinti išmetamų CO₂ dujų kiekį (pvz., mažo pasipriešinimo riedėjimui padangos), jei tokios technologijos būtų naudojamos kaip standartas naujose transporto priemonėse.

Komunikate „Konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje“ (komunikatas „CARS 21“: COM(2007)0022) Komisija pabrėžė geresnio reglamentavimo ir reglamentavimo paprastinimo svarbą, t. y. naikinti arba keisti nereikalingus arba pasenusius reglamentus, suteikti galimybę Europos automobilių pramonei konkuruoti pasaulio mastu.

1. Reglamento projekto tikslai

Siūlomu reglamentu Komisija siekia gerokai supaprastinti galiojančius teisės aktus: 50 variklinių transporto priemonių saugos ir padangų srities pagrindinių direktyvų pakeičiama vienu Tarybos ir Parlamento reglamentu. Bus panaikinta 50 direktyvų dėl transporto priemonių tipo patvirtinimo.

Siūlomoje direktyvoje taip pat pateikiami nauji privalomieji reikalavimai dėl pažangių saugos elementų: visose transporto priemonėse privaloma įrengti elektroninio stabilumo kontrolės

systemas; lengvuosiuose automobiliuose – padangų oro slėgio stebėjimo sistemas, o sunkiasvorėse transporto priemonėse – pažangiąsias staigaus stabdymo sistemas ir įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemas.

Galiausiai tekste nustatomos griežtesnės padangų keliamo triukšmo ribinės vertės ir pateikiami nauji reikalavimai, taikomi sukibimui važiuojant šlapia danga ir pasipriešinimui riedėjimui, siekiant sumažinti išmetamų CO₂ dujų kiekį.

2. Supaprastinimas ir geresnis reglamentavimas

Siūlomu tekstu panaikinama 50 direktyvų¹. Jos pakeičiamos vienu reglamentu, kurį ateityje papildys keliolika įgyvendinimo priemonių. Be to, galiojantys Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (JT EEK) reglamentai taip pat bus taikomi.

Pranešėjas abejoja, ar pasiūlymas panaikinti 50 direktyvų tikrai supaprastins reglamentavimo sistemą, su kuria realybėje susiduria automobilių ir padangų pramonės šakos. Daug veiksmingesnis būdas pagal CARS 21 aukšto lygio grupės ataskaitoje pateiktas rekomendacijas galėtų būti Direktyvos 2007/46/EB IV priedo pakeitimas taip, kad priede būtų pateikiama tiesioginė nuoroda į JT EEK reglamentus.

Be to, reglamento taikymo sritis yra plati, todėl daugeliu atveju dar reikia nustatyti konkrečius reikalavimus. Komisija pripažįsta, kad norint prisitaikyti prie numatytų reikalavimų pramonei būtinas pasirengimo laikas. Tačiau, siekiant skirti pakankamai laiko pasirengti, nuomonės referentas siūlo įgyvendinimo datas (įskaitant pasirengimo laiką) nustatyti atsižvelgiant į įgyvendinimo priemonių, kuriomis nustatomi konkretūs reikalavimai, priėmimo datą, o ne į šio pasiūlymo priėmimo datą.

3. Sauga

Siūlomu reglamentu nustatomi privalomieji reikalavimai dėl pažangių saugos elementų, iš kurių svarbiausi: elektroninio stabilumo kontrolės sistemos (*angl.* ESCS) visose transporto priemonėse; pažangiosios staigaus stabdymo sistemos (*angl.* AEBs) ir įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemos (*angl.* LDWS) sunkiasvorėse transporto priemonėse.

Kitų kategorijų transporto priemonėse gali būti savanoriškai įrengtos pažangiosios staigaus stabdymo sistemos ir įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemos, jeigu įrengtos sistemos atitinka pasiūlyme nustatytus reikalavimus.

Nuomonės referentas palankiai vertina priemones, skirtas didinti transporto priemonių saugą, bet pabrėžia, kad elektroninio stabilumo kontrolės sistemos yra jau kurį laiką naudojamos technologijos, o pažangiosios staigaus stabdymo sistemos ir įspėjimo apie nukrypimą nuo

¹ Direktyvos 70/221/EEB, 70/222/EEB, 70/311/EEB, 70/387/EEB, 70/388/EEB, 71/320/EEB, 72/245/EEB, 74/60/EEB, 74/61/EEB, 74/297/EEB, 74/408/EEB, 74/483/EEB, 75/443/EEB, 76/114/EEB, 76/115/EEB, 76/756/EEB, 76/757/EEB, 76/758/EEB, 76/759/EEB, 76/760/EEB, 76/761/EEB, 76/762/EEB, 77/389/EEB, 77/538/EEB, 77/539/EEB, 77/540/EEB, 77/541/EEB, 77/649/EEB, 78/316/EEB, 78/317/EEB, 78/318/EEB, 78/549/EEB, 78/932/EEB, 89/297/EEB, 91/226/EEB, 92/21/EEB, 92/22/EEB, 92/24/EEB, 92/114/EEC, 94/20/EB, 95/28/EB, 96/27/EB, 96/79/EB, 97/27/EB, 98/91/EB, 2000/40/EB, 2001/56/EB, 2001/85/EB, 2003/97/EB, 92/23/EEB.

kelio juostos sistemos – ganėtinai naujos ir sudėtingos technologijos. Todėl privalomam įgyvendinimui gali reikėti daugiau pasirengimo laiko nei numatyta Komisijos pasiūlyme. Be to, nedidelės galios, sunkiasvorių ir prekybos transporto priemonių charakteristikos ir naudojimas labai skiriasi. Todėl gali būti, kad techninius reikalavimus, taikomus pažangiajai staigaus stabdymo sistemai ir įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemai, reikės svarstyti atskirai, atsižvelgiant į skirtingus transporto priemonių tipus.

4. Padangos

Taikant reikalavimų padangoms priemones, siekiama padidinti saugą ir sumažinti automobilių neigiamą poveikį aplinkai. Šiomis priemonėmis nustatomas privalomas padangų oro slėgio stebėjimo sistemos (*angl.* TPMS) įrengimas visose transporto priemonėse, griežtesnės padangų keliamo triukšmo ribinės vertės ir nauji reikalavimai dėl sukibimo važiuojant šlapia danga ir pasipriešinimo riedėjimui.

Padanga yra vienintelis transporto priemonės ir kelio dangos jungiamasis elementas, todėl ypač svarbu, kad jų saugos charakteristikos būtų svarbesnės už kitus tikslus (pvz., išmetamų CO₂ dujų kiekio mažinimas). Tačiau Komisijos reikalavimais tai gali būti neužtikrinta. Komisija nustato griežtas triukšmo ribines vertes, tačiau tyrimų centro „TÜV Automotive“ atlikto padangų pramonės nepriklausomo tyrimo rezultatai parodė, kad tarp triukšmo ir sukibimo yra stipri teigiama koreliacija, t. y., kuo mažiau triukšmo – tuo mažesnis sukibimas su kelio danga.

Be to, Komisijos pasirinktų metodų veiksmingumo, sąnaudų ir naudos pusiausvyros ir kt. poveikio vertinimas tam tikrais atvejais yra ginčytinas. Dėl šios priežasties nuomonės referentas labai pritaria Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komiteto iniciatyvai prašyti atlikti tyrimą, kuris papildys Komisijos poveikio vertinimą. Atsižvelgiant į tyrimo rezultatus, turėtų būti sudaryta galimybė nustatyti reikalavimus, kuriuos taikant būtų daromas teigiamas poveikis aplinkai ir nekeliamas pavojus saugai. Kol kas pirmenybė turėtų būti teikiama pastarajam aspektui.

PAKEITIMAI

Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komitetas ragina atsakingą Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komitetą į savo pranešimą įtraukti šiuos pakeitimus:

Pakeitimas 1

Pasiūlymas dėl reglamento 6a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6a) Per 12 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo Komisija turėtų taip pat išnagrinėti galimybę suklasifikuoti ES kelius pagal jų keliamą triukšmą, siekiant

nustatyti didžiausias leistinas triukšmo ribas ir patvirtinti atitinkamas kelio dangos specifikacijas.

Pagrindimas

Kelias yra pagrindinis poveikio padangai, kuri yra ypač veikiama kelio makro ir mikro grublėtumo ir (arba) kelio dangos netolydumų, šaltinis.

Kelias turi įtakos padangos vibracijai, iškyšos efektui bei triukšmui, kylančiam padangos elementams prisiliečiant ir atsokant nuo kontaktinės zonos.

Manoma, kad įprastas kelio paviršius kelia 8 dB (A) daugiau triukšmo palyginti su dabartinėmis tyliomis kelio dangomis. Šiuo metu nėra jokios esamų ar naujų kelių klasifikavimo pagal poveikį triukšmo generavimui sistemos.

Pakeitimas 2

**Pasiūlymas dėl reglamento
7 konstatuojamoji dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

(7) Pažangiųjų transporto priemonių saugos sistemų techninė pažanga suteikia daugiau galimybių mažinti nelaimių mastą. Siekiant kuo dažniau išvengti nelaimių, būtina numatyti nuostatas dėl kai kurių iš šių technologijų diegimo.

Pakeitimas

(7) Pažangiųjų transporto priemonių saugos sistemų techninė pažanga suteikia daugiau galimybių mažinti nelaimių mastą. Siekiant kuo dažniau išvengti nelaimių, būtina numatyti nuostatas dėl **laipsniško ir savanoriško** kai kurių iš šių technologijų diegimo, **atsižvelgiant į transporto priemonės kategoriją ir rinką.**

Pagrindimas

Kai kurios technologijos (esant skirtingiems keliams ir skirtingoms eismo sąlygoms) gali būti nevienodai veiksmingos visose rinkose.

Pakeitimas 3

**Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

(8) Siekiant paprastinti tipo patvirtinimą

Pakeitimas

(8) Siekiant paprastinti tipo patvirtinimą

reglamentuojančius teisės aktus pagal CARS 21 ataskaitoje „Konkurencinga automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje“ pateiktas rekomendacijas, tikslinga panaikinti keletą direktyvų nemažinant kelių eismo dalyvių apsaugos lygio. Tose direktyvose išdėstytus reikalavimus reikėtų **perkelti į šį reglamentą ir**, kai tinka, pakeisti nuorodomis į atitinkamas Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JTEEK) taisykles, kurios buvo įtrauktos į Bendrijos teisę remiantis 1997 m. lapkričio 27 d. Tarybos sprendimo 97/836/EB dėl Europos bendrijos prisijungimo prie Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos susitarimo dėl suvienodintų techninių normų priėmimo ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti montuojamos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse, ir pagal tas normas suteiktų patvirtinimų abipusio pripažinimo sąlygų 4 straipsniu.

reglamentuojančius teisės aktus pagal CARS 21 ataskaitoje „Konkurencinga automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje“ pateiktas rekomendacijas, tikslinga panaikinti keletą direktyvų nemažinant kelių eismo dalyvių apsaugos lygio. Tose direktyvose išdėstytus reikalavimus reikėtų, kai tinka, pakeisti nuorodomis į atitinkamas Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JTEEK) taisykles, kurios buvo įtrauktos į Bendrijos teisę remiantis 1997 m. lapkričio 27 d. Tarybos sprendimo 97/836/EB dėl Europos bendrijos prisijungimo prie Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos susitarimo dėl suvienodintų techninių normų priėmimo ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti montuojamos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse, ir pagal tas normas suteiktų patvirtinimų abipusio pripažinimo sąlygų 4 straipsniu.

Pagrindimas

Nėra jokio poreikio perkelti direktyvų, kurios pagal atitinkamą JT EEK reglamentą pakeičiamos nauju bendru saugos reglamentu. Direktyvas galima paprasčiausiai pakeisti pagal pagrindų direktyvos IV priedą.

Pakeitimas 4

Pasiūlymas dėl reglamento 10 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(10) Sudarant naujųjų specialiųjų transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimų įvedimo tvarkaraštį, reikėtų atsižvelgti į šių reikalavimų techninį pagrįstumą. Paprastai reikalavimus pirmiausia reikėtų taikyti tik naujų tipų transporto priemonėms. Kad esamų tipų transporto priemonės atitiktų reikalavimus, reikėtų nustatyti pereinamąjį laikotarpį. Be

Pakeitimas

(10) Sudarant naujųjų specialiųjų transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimų įvedimo tvarkaraštį, reikėtų atsižvelgti į šių reikalavimų techninį pagrįstumą. Paprastai reikalavimus pirmiausia reikėtų taikyti tik naujų tipų transporto priemonėms. Kad esamų tipų transporto priemonės atitiktų reikalavimus, reikėtų nustatyti pereinamąjį laikotarpį. **Bet**

to, padangų oro slėgio stebėjimo sistemas pirmiausia reikėtų privalomai įdiegti tik lengvuosiuose automobiliuose. Kitus pažangius saugos elementus pirmiausia reikėtų privalomai įdiegti tik sunkiasvorėse krovininėse transporto priemonėse.

kuriuo atveju, atitinkamoms pramonės šakoms turėtų būti suteikta pakankamai laiko pasirengti. Pasirengimo laikas turėtų būti pradedamas skaičiuoti nuo konkrečius reikalavimus nustatančių įgyvendinimo priemonių priėmimo datos.

Be to, padangų oro slėgio stebėjimo sistemas pirmiausia reikėtų privalomai įdiegti tik lengvuosiuose automobiliuose. ***Komisija turėtų įvertinti, kiek techniškai ir ekonomiškai pagrįsta nuostata dėl privalomojo padangų oro slėgio stebėjimo sistemų montavimo taikyti ir kitų kategorijų transporto priemonėms, ir prireikus turėtų iki 2010 m. spalio 29 d. pasiūlyti šio reglamento pakeitimą.*** Kitus pažangius saugos elementus pirmiausia reikėtų privalomai įdiegti tik sunkiasvorėse krovininėse transporto priemonėse.

Pagrindimas

Padangų oro slėgio stebėjimo sistemų įrengimas kitų tipų transporto priemonėse (mažo ir didelio svorio komercinėse transporto priemonėse) yra techniškai įmanomas ir tinkamas siekiant užtikrinti saugumą keliuose ir degalų suvartojimo efektyvumą, taip pat mažinti išmetamo CO₂ kiekį. Reikia tinkamai įvertinti ekonominį pagrįstumą bei poveikį ir imtis priemonių.

Pakeitimas 5

Pasiūlymas dėl reglamento 12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(12) Tikslinga įgyvendinti Komisijos komunikate Tarybai ir Europos Parlamentui „Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai“ paskelbtas priemonės, kuriomis siekiama mažinti dėl padangų išmetamų CO₂ dujų kiekį. CO₂ dujų kiekį reikėtų mažinti naudojant tiek mažo pasipriešinimo riedėjimui padangas, tiek padangų oro slėgio stebėsenos sistemas.

Pakeitimas

(12) Tikslinga įgyvendinti Komisijos komunikate Tarybai ir Europos Parlamentui „Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai“ paskelbtas priemonės, kuriomis siekiama mažinti dėl padangų išmetamų CO₂ dujų kiekį. CO₂ dujų kiekį reikėtų mažinti naudojant tiek mažo pasipriešinimo riedėjimui padangas, tiek padangų oro slėgio stebėsenos sistemas.

Taip pat tikslinga nustatyti reikalavimus, kuriais siekiama mažinti padangų ir kelio dangos keliamą triukšmą, ir, nustačius reikalavimus dėl sukibimo važiuojant šlapia danga, užtikrinti padangų saugos lygį. Susijęs įgyvendinimo tvarkaraštis turėtų būti parengtas atsižvelgiant į visų šių reikalavimų įgyvendinimo sudėtingumą. Visų pirma *dėl riedėjimo triukšmui taikomų reikalavimų įgyvendinimo sudėtingumo ir atsižvelgiant į laiką, kurio pramonei reikia esamoms padangų linijoms pakeisti*, tikslinga numatyti *ilgesnį naujų tipų esamų padangų riedėjimo triukšmui taikomų reikalavimų įgyvendinimo laikotarpį*.

Taip pat tikslinga nustatyti reikalavimus, kuriais siekiama mažinti padangų ir kelio dangos keliamą triukšmą, ir, nustačius reikalavimus dėl sukibimo važiuojant šlapia danga, užtikrinti padangų saugos lygį. Susijęs įgyvendinimo tvarkaraštis turėtų būti parengtas atsižvelgiant į visų šių reikalavimų įgyvendinimo sudėtingumą, *pripažįstant, kad reikia užtikrinti gamybos ir tiekimo grandinės efektyvumą ir užtikrinti veiksmingą įgyvendinimą*. Visų pirma tikslinga *konsoliduoti atitinkamų techninių reikalavimų nustatymą, siekiant išvengti didelio gamybos ir tiekimo grandinės sutrikdymo*. Šiuo reglamentu *nenorima apriboti padangų, pagamintų iki atitinkamų naujų techninių reikalavimų įsigaliojimo datos, pateikimo į rinką, taigi jas leidžiama parduoti po šios datos. Padangų pagaminimo datą galima lengvai nustatyti pagal ant padangos esantį privalomą „pagaminimo datos“ ženklą, kaip nustatyta 1992 m. kovo 31 d. Tarybos direktyvoje 92/23/EEB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų padangų bei jų montavimo¹*.

Pagrindimas

Atsargose sukauptos padangos, kurios buvo pagamintos iki naujų reikalavimų įsigaliojimo datos, gali būti pardavinėjamos. Padangų pagaminimo datą galima lengvai nustatyti pagal ant padangos esantį privalomą pagaminimo datos ženklą ant visų į rinką pateikiamų padangų.

Pakeitimas 6

Pasiūlymas dėl reglamento 14 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(14) Elektroninės stabilumo kontrolės sistemos, pažangiosios staigaus stabdymo sistemos ir įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemos gali gerokai

Pakeitimas

(14) Elektroninės stabilumo kontrolės sistemos, pažangiosios staigaus stabdymo sistemos ir įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemos gali gerokai

¹ *OL L 129, 1992 5 14, p. 95.*

sumažinti nelaimių mastą. Todėl reikėtų nustatyti tokioms sistemoms taikomus reikalavimus.

sumažinti nelaimių mastą. Todėl **Komisija, laikydamasi JT EEK taisyklių, turėtų** nustatyti tokioms sistemoms taikomus reikalavimus.

Pagrindimas

Elektroninio stabilumo kontrolės sistemos (ESCS), pažangiosios staigaus stabdymo sistemos (AEBS) ir įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemos (LDWS) – sudėtingos technologijos, tad reikia nustatyti su jomis susijusius suderintus techninius reikalavimus. Siekiant išvengti dvigubo reglamentavimo ir sumažinti pramonei tenkančią biurokratinę našą tokie reikalavimai turėtų būti nustatyti laikantis JT EEK reglamentų.

Pakeitimas 7

Pasiūlymas dėl reglamento 16a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(16a) Valstybėms narėms patartina pradėti įgyvendinti šį reglamentą anksčiau (dar prieš jam įsigaliojant) ir atsižvelgiant į šio reglamento esmę teikti paskatas gamintojams ir vartotojams.

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Šiuo reglamentu taip pat nustatomi padangų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į **dėl jų išmetamų CO2 dujų kiekį ir keliamo triukšmo lygį**, reikalavimai.

Šiuo reglamentu taip pat nustatomi padangų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų **saugumą ir poveikį aplinkai**, reikalavimai. **Reglamentas netaikomas atnaujintoms padangoms.**

Pagrindimas

Pakeitimu aiškiai nurodoma siūlomo reglamento taikymo apimtis.

Pakeitimas 9

Pasiūlymas dėl reglamento 3 straipsnio 2 dalies 6 punktą

Komisijos siūlomas tekstas

(6) **profesionaliai naudoti skirta visureigio** padanga – mišriam naudojimui – skirta tiek važiuoti keliu, tiek bekele arba kitos specialios paskirties padanga;

Pakeitimas

6) **specialaus naudojimo** padanga – mišriam naudojimui – skirta tiek važiuoti keliu, tiek bekele arba kitos specialios paskirties padanga;

Pagrindimas

Į reglamentą įtraukiamos šios kategorijos padangos. Apibrėžimu „specialaus naudojimo padangos“ pateikiama nuoroda į JTEEK reglamentą Nr. 54.

Pakeitimas 10

Pasiūlymas dėl reglamento 3 straipsnio 2 dalies 10 a punktą (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(10a) Profesionaliai naudoti skirta visureigio padanga – specialaus naudojimo padangų, pirmiausiai skirtų naudoti sunkiomis bekelės sąlygomis, pakategorė.

Pagrindimas

Ši padangų kategorija yra skirta naudoti ypač sunkiomis bekelės sąlygomis, teikiant įvairias paslaugas, pvz. ugniagesių komandų arba elektros perdavimo linijų priežiūros transporto priemonių atvejais. Parduodamų C1 ir C2 kategorijos padangų kiekis sudaro mažiau nei 0,06 proc. visų parduodamų padangų kiekio. C3 kategorijos atveju šis kiekis mažesnis nei 1 proc. Paprastai šios transporto priemonės ir padangos yra naudojamos keliuose be jokios kelio dangos, kuriuose padangos keliamas triukšmas nėra pagrindinė problema.

Pakeitimas 11

Pasiūlymas dėl reglamento 3 straipsnio 2 dalies 10 b dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(10b) „sustiprintos arba labai didelio krovumo padangos – C1 struktūros pneumatinės padangos, kurių korpusas yra pritaikytas pakelti didesnę svorį nei atitinkamos standartinės padangos.

Pagrindimas

Šis apibrėžimas reikalingas I priedo C daliai. Tai yra keleivinių transporto priemonių padangos, kurios yra pritaikytos pakelti didesnę svorį nei įprastinės tokio paties dydžio padangos. Reikėtų išlaikyti ankstesnėje direktyvoje 2001/43 numatytas normas. Labai didelio krovumo padangos yra sustiprintos taip, kad jos gali pakelti didesnę svorį esant didesniam slėgiui. Dėl didesnio apkrovimo jos sukelia daugiau triukšmo. Šiuo metu taikomos garso normos yra paremtos aiškiais triukšmo generavimo fizikos principais: garso spaudimo lygis kyla, nes didėja padangų apkrovimas.

Pakeitimas 12

Pasiūlymas dėl reglamento 4 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

2. Gamintojai pateikia įrodymus, kad visų Bendrijoje parduodamų arba eksploatuojamų atskirų techninių mazgų arba sudėtinių dalių tipas yra patvirtintas pagal šį reglamentą.

2. Gamintojai pateikia įrodymus, kad visų **naujų** Bendrijoje parduodamų arba eksploatuojamų atskirų techninių mazgų arba sudėtinių dalių tipas yra patvirtintas pagal šį reglamentą.

Pagrindimas

Šiuo pakeitimu siekiama aiškiai nurodyti, kad reglamento paskirtis – reglamentuoti visus naujus Bendrijoje parduodamus arba eksploatuojamus atskirus techninius mazgus arba sudėtines dalis.

Pakeitimas 13

Pasiūlymas dėl reglamento 5 straipsnio 2 dalies c punktas

Komisijos siūlomas tekstas

(c) sistemų, užtikrinančių matomumą ir informuojančių vairuotoją apie transporto priemonės būklę ir aplinką, įskaitant stiklus, veidrodėlius **ir vairuotojo informavimo sistemas;**

Pakeitimas

(c) sistemų, užtikrinančių matomumą ir informuojančių vairuotoją apie transporto priemonės būklę ir aplinką, įskaitant stiklus **ir** veidrodėlius;

Pagrindimas

Siekiama, kad šios 2 dalies reikalavimai derėtų su direktyvoje 2007/46/EB nustatytais reikalavimais. Vairuotojų informavimo sistemos šiuo metu reglamente nėra apibrėžtos, ir reglamentas joms nėra taikomas. Jeigu ketinama patvirtinti naują reglamentą, tai būtina aiškiai pareikšti ir aptarti.

Pakeitimas 14

Pasiūlymas dėl reglamento 5 straipsnio 2 dalies f punktas

Komisijos siūlomas tekstas

(f) transporto priemonės išorės **ir reikmenų;**

Pakeitimas

(f) transporto priemonės išorės;

Pagrindimas

Neaišku ką norima pasakyti žodžiu „reikmenys“.

Pakeitimas 15

Pasiūlymas dėl reglamento 6 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. N₂ **ir** N₃ kategorijų transporto priemonės konstruojamos užtikrinant, **kad priekinio susidūrimo su kita transporto priemone atveju dėl apsaugos** nuo palindimo **po**

Pakeitimas

2. N₂, N₃, **O₃ ir O₄** kategorijų transporto priemonės **projektuojamos taip, kad būtų užtikrinama apsauga** nuo **MI ir NI kategorijų transporto priemonių**

transporto priemone transporto priemonėje esančių asmenų sužeidimo rizika taptų kuo mažesnė.

palindimo iš galinės pusės.

Pagrindimas

Dabartinė formuluotė yra dviprasmiška ir pagal ją siūloma užtikrinti „pėsčiųjų saugumą“ sunkvežimiuose.

Pakeitimas 16

Pasiūlymas dėl reglamento 6 straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

3. N₂, N₃, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonės konstruojamos užtikrinant, kad šoninio susidūrimo su ***kita transporto priemone ar*** neapsaugotu kelių eismo dalyviu atveju ***dėl apsaugos nuo palindimo po transporto priemonę šio kelių eismo dalyvio ar transporto priemonėje esančių asmenų sužeidimo*** rizika taptų kuo mažesnė.

Pakeitimas

3. N₂, N₃, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonės konstruojamos užtikrinant, kad šoninio susidūrimo su neapsaugotu kelių eismo dalyviu atveju ***šio kelių eismo dalyvio sužeidimo dėl palindimo po transporto priemonę*** rizika taptų kuo mažesnė.

Pagrindimas

Dabartinė formuluotė yra dviprasmiška, nes šioje nuostatoje numatyta šoninė apsauga skirta apsaugoti tik neapsaugotus kelių eismo dalyvius.

Pakeitimas 17

Pasiūlymas dėl reglamento 6 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

4. Transporto priemonės kabina arba vairuotojui ir keleiviams skirta erdvė turi būti pakankamai sutvirtinta, kad smūgio atveju arba transporto priemonei apsvirtus būtų apsaugoti joje esantys asmenys.

Pakeitimas

4. Transporto priemonės kabina arba vairuotojui ir keleiviams skirta erdvė turi būti pakankamai sutvirtinta, kad smūgio atveju arba transporto priemonei apsvirtus būtų apsaugoti joje esantys asmenys, ***vadovaujantis atitinkamu JT EEK reglamentu.***

Pagrindimas

Pagal geresnio reglamentavimo principą, dėl kurio buvo sutarta ataskaitoje CARS 21, reikalaujama, kad ES turėtų kaip galima daugiau remtis galiojančiais JT EEK reglamentais.

Pakeitimas 18

Pasiūlymas dėl reglamento 9 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. M1 kategorijos transporto priemonėse turi būti įrengta padangų oro slėgio stebėsenos sistema, galinti įspėti vairuotoją, kai padanga eksploatuojama **pavojingai** žemo slėgio sąlygomis, ir jį informuoti, kai **padanga** eksploatuojama **gerokai** žemesnio nei optimalus taupaus kuro vartojimo požiūriu slėgio sąlygomis.

Pakeitimas

2. M₁ kategorijos transporto priemonėse turi būti įrengta padangų oro slėgio stebėsenos sistema, galinti įspėti vairuotoją, kai padanga eksploatuojama **saugumo reikalavimų neatitinkančio** žemo slėgio sąlygomis, ir jį informuoti, kai **padangos gali būti** eksploatuojamos žemesnio nei **rekomenduojamas** optimalus taupaus kuro vartojimo požiūriu slėgio sąlygomis. **Pasirinkta technologija turi būti neutrali, ekonomiškai efektyvi ir negali kenkti vartotojų galimybėms jas įsigyti bei atnaujinti transporto priemonių parką.**

Pagrindimas

Pasiūlymo tikslas (be kita ko, priemonės, skirtos išmetamam CO₂ kiekiui sumažinti, saugumui užtikrinti ir t. t.) turi būti įgyvendinamas nepaisant pramonės pasirinktos technologijos. Iš tiesų, siekiant išvengti bet kokio galimo rinkos iškraipymo, būtina užtikrinti technologijos nešališkumą. Be to, prie siekiamo tikslo pritaikytos technologinės priemonės turi būti **ekonomiškai efektyvios, o ne tik tapti našta vartotojams.** **Pakeitimas 19**

Pasiūlymas dėl reglamento 10 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. M₂, M₃, N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonėse įrengiamos šio reglamento reikalavimus atitinkančios pažangiosios staigaus stabdymo sistemos.

Pakeitimas

1. **Tose** M₂, M₃, N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonėse, **kuriose įrengus pažangiąją staigaus stabdymo sistemą ir atlikus poveikio vertinimą buvo gauti teigiami rezultatai**, įrengiamos šio reglamento reikalavimus atitinkančios

pažangiosios staigaus stabdymo sistemos.

Turi būti atliekamas visų kategorijų transporto priemonių poveikio vertinimas.

Bet kokia M1 arba N1 kategorijų transporto priemonėse gamintojų savanoriškai sumontuota pažangioji staigaus stabdymo sistema turi atitikti šio reglamento reikalavimus.

Pagrindimas

Ne visų kategorijų transporto priemonės privalo turėti šią įrangą, nes jų paskirtis skiriasi, pvz., prekes tiekiantys sunkvežimiai eksploatuojami aplinkoje, kuri nėra tinkama tokioms sistemoms.

Vadovaujantis šioje srityje atliktais techniniais vertinimais, tam tikrais atvejais pažangiosios staigaus stabdymo sistemos (AEBS) taikymas gali būti techniškai neįmanomas arba nesuteikti jokios naudos (pvz. miesto autobusai arba šiukšles surenkantys sunkvežimiai, kurie eksploatuojami pakankamai mažu greičiu).

Reikėtų panaikinti nuorodą į M1 arba N1 kategorijų transporto priemones. M1 ir N1 kategorijoms skirtų pažangiųjų staigaus stabdymo sistemų kūrimas ir suregulavimas yra visiškai skirtingas nei sunkiasvorėms transporto priemonėms, ir dėl to bus sukurtos skirtingos sistemos su skirtingais reikalavimais.

Pakeitimas 20

Pasiūlymas dėl reglamento 10 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. M2, M3, N2 ir N3 kategorijų transporto priemonėse įrengiama šio reglamento reikalavimus atitinkanti įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema.

Bet kokia M1 arba N1 kategorijų transporto priemonėse gamintojų

Pakeitimas

2. ***Tose M₂, M₃, N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonėse, kuriose įrengus įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemą ir atlikus poveikio vertinimą buvo gauti teigiami rezultatai, įrengiama šio reglamento reikalavimus atitinkanti įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema. Turi būti atliekamas visų kategorijų transporto priemonių poveikio vertinimas.***

savanoriškai sumontuota įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema turi atitikti šio reglamento reikalavimus.

Pagrindimas

Ne visų kategorijų transporto priemonės privalo turėti šią įrangą, nes jų paskirtis skiriasi, pvz., prekes tiekiantys sunkvežimiai eksploatuojami aplinkoje, kuri nėra tinkama tokioms sistemoms.

Vadovaujantis šioje srityje atliktais techniniais vertinimais, tam tikrais atvejais įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemų taikymas gali būti techniškai neįmanomas arba nesuteikti jokios naudos (pvz. miesto autobusai arba šiukšles surenkantys sunkvežimiai eksploatuojami pakankamai mažu greičiu).

Reikia panaikinti nuorodą į M1 arba N1 kategorijų transporto priemones. M1 ir N1 kategorijoms skirtų įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemų kūrimas ir suregulavimas yra visiškai skirtingas nei sunkiasvorėms transporto priemonėms, ir dėl to bus sukurtos skirtingos sistemos su skirtingais reikalavimais.

Pakeitimas 21

Pasiūlymas dėl reglamento 10 straipsnio 2 dalies 3 pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Šios priemonės, skirtos šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti jį papildant, patvirtinamos pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Pakeitimas

Šios priemonės, skirtos šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti jį papildant, patvirtinamos pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
Tvirtinimo procedūra apima poveikio vertinimą, konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis ir yra skaidri.

Pagrindimas

Pagal anksčiau įprastą reglamentavimo tvarką reglamentuojant visiškai naujas sistemas visuomet buvo taikoma bendro sprendimo procedūra. Jei taikant naują sistemą šito atsisakoma, tuomet norint įgyvendinti gero reglamentavimo principus reikia atlikti poveikio vertinimą, vykdyti konsultacijas su suinteresuotomis šalimis ir būtinas skaidrumas.

Pakeitimas 22

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Dėl prižasčių, susijusių su 5–9 straipsnių ir I priedo nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, išskyrus I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytas pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, **nuo 2012 m. spalio 29 d.** nacionalinės institucijos atsisako suteikti **EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą šiuose straipsniuose ir jų įgyvendinimo priemonėse nurodytoms kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms ir EB sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą šioms transporto priemonėms skirtoms naujų tipų sudėtinėms dalims ir atskiriems techniniams mazgams, kurie neatitinka** atitinkamų šio reglamento nuostatų.

Pakeitimas

1. Dėl prižasčių, susijusių su 5–9 straipsnių ir I priedo nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, išskyrus I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytas pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, **praėjus trejiems metams po šio reglamento paskelbimo datos,** nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą, **jei nesilaikoma** atitinkamų šio reglamento nuostatų.

Dėl prižasčių, susijusių su 5–9 straipsnių ir I priedo nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, išskyrus I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytas pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, per keturis metus po šio reglamento paskelbimo datos, nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą šiuose straipsniuose ir jų įgyvendinimo priemonėse nurodytoms kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms.

Pagrindimas

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for***

implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. “Date of Manufacture” as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Pakeitimas 23

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. Dėl prižasčių, susijusių su 5, 6, 7, 8 straipsnių, 9 straipsnio 1–4 dalių ir I priedo A ir B dalių nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, išskyrus **C3 klasės padangų pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes ir pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes**, nustatytas I priedo B dalies 2 lentelėje, nuo **2014 m. spalio 29 d.** nacionalinės institucijos pripažįsta tuose straipsniuose, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų, nurodytoms kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas **sudėtines dalis** arba atskirus techninius mazgus,

Pakeitimas

2. Dėl prižasčių, susijusių su 5, 6, 7, 8 straipsnių, 9 straipsnio 1–5 dalių ir I priedo A, B ir C dalių nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, išskyrus C3 klasės padangų pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes ir pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, nustatytas I priedo B dalies 2 lentelėje, nuo **2016 m. spalio 29 d.** nacionalinės institucijos pripažįsta tuose straipsniuose, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų, nurodytoms kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas **padangas, pagamintas nuo šios datos**, arba atskirus

kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų.

techninius mazgus, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų.

Pagrindimas

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. “Date of Manufacture” as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Pakeitimas 24

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

3. Dėl prižasčių, susijusių su padangų riedėjimo triukšmu ir, C3 klasės padangų atveju, dėl prižasčių, susijusių su padangų pasipriešinimu riedėjimui, išskyrus I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytas pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, nuo 2016 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta atitinkamų reglamento nuostatų neatitinkančių M, N ir O kategorijoms

Išbraukta.

priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas padangas, kurios neatitinka atitinkamų reglamento nuostatų.

Pagrindimas

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. “Date of Manufacture” as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Pakeitimas 25

**Pasiūlymas dėl reglamento
11 straipsnio 4 dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

4. Dėl priešasčių, susijusių su padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo **2016 m. spalio 29 d.** nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB **tipo patvirtinimą arba**

Pakeitimas

4. Dėl priešasčių, susijusių su padangų pasipriešinimu riedėjimui, **praėjus septyneriems metams nuo šio reglamento paskelbimo datos** nacionalinės institucijos

nacionalinį tipo patvirtinimą M, N ir O kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms ir EB sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą joms skirtoms naujų tipų padangoms, kurios neatitinka I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.

atsisako suteikti EB sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą joms skirtoms naujų tipų padangoms, kurios neatitinka I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.

Dėl prižasčių, susijusių su padangų pasipriešinimu riedėjimui, praėjus aštuoneriems metams po šio reglamento paskelbimo datos nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą M, N ir O kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms.

Pagrindimas

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. “Date of Manufacture” as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Pakeitimas 26

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 5 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

5. Dėl prižasčių, susijusių su C1 ir C2 klasės padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2018 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių neatitinkančių M, N ir O kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas padangas, kurios neatitinka I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.

Pakeitimas

Išbraukta.

Pakeitimas 27

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 5 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

5a. Dėl prižasčių, susijusių su C1 arba C2 klasės padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2020 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį pripažįsta nebegaliojančiais I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių neatitinkančių M, N ir O kategorijų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas padangas, pagamintas nuo šios datos ir neatitinkančias I priedo B

dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.

Pagrindimas

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. “Date of Manufacture” as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Pakeitimas 28

**Pasiūlymas dėl reglamento
11 straipsnio 10 a dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

10a. Šis reglamentas nepažeidžia jokio ES tipo patvirtinimo, suteikto transporto priemonėms, sudėtinėms dalims arba atskiriems techniniams mazgams iki 1 pastraipoje nurodytos datos, ir nedraudžia pratęsti tokių patvirtinimų vadovaujantis direktyvos, pagal kurią tokie patvirtinimai buvo suteikti, nuostatomis.

Pagrindimas

Direktyvos turėtų būti panaikinamos naujų kategorijų transporto priemonių, naujų sudėtinių dalių ir techninių mazgų, tačiau ne jau egzistuojančių transporto priemonių atžvilgiu. Kitaip kiekviena jau egzistuojanti transporto priemonė turėtų būti pakartotinai ir visapusiškai tvirtinama.

Pakeitimas 29

Pasiūlymas dėl reglamento 12 straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1. Valstybės narės nustato sankcijų už šio reglamento nuostatų pažeidimus taikymo gamintojams taisyklės ir imasi visų joms įgyvendinti būtinų priemonių. Šios nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės praneša apie tas nuostatas Komisijai ne vėliau kaip per aštuoniolika mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo, taip pat nedelsdamos praneša jai apie bet kokius vėlesnius su jomis susijusius pakeitimus.

Išbraukta.

2. Pažeidimų, už kuriuos skiriamos sankcijos, rūšys:

a) klaidingi pareiškimai taikant patvirtinimo procedūras arba atšaukimo procedūras;

b) tipo patvirtinimo bandymų rezultatų klastojimas;

c) duomenų arba techninių reikalavimų, dėl kurių tipo patvirtinimas galėtų būti atšauktas arba panaikintas, slėpimas.

Pagrindimas

Visa procedūra, kaip elgtis tais atvejais, kai tipo patvirtinimas nebegalioja, numatyta Direktyvoje 2007/46/EB.

Pakeitimas 30

Pasiūlymas dėl reglamento 13 a straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

13a straipsnis

Nuostata dėl peržiūros

Iki 2010 m. spalio 29 d. Komisija pateikia ataskaitą kartu su poveikio vertinimu ir, jei reikia, pasiūlymus Europos Parlamentui bei Tarybai dėl tolesnio šio reglamento ir kitų svarbių Bendrijos teisės aktų persvarstymo, susijusio su:

a) privalomu padangų oro slėgio stebėjimo sistemų įrengimu N ir O kategorijos transporto priemonėse;

b) atnaujintų padangų tipo patvirtinimu, vadovaujantis sukibimo važiuojant šlapia danga, pasipriešinimo riedėjimui ir riedėjimo triukšmo ribinėmis vertėmis, nurodytomis šio reglamento prieduose.

Pagrindimas

Padangų oro slėgio stebėjimo sistemų (TPMS) montavimas komercinės paskirties transporto priemonėse yra techniškai įmanomas ir tinkamas siekiant stiprinti saugumą keliuose, kuro suvartojimo efektyvumą bei mažinti išmetamą CO₂ dujų kiekį. Atnaujintos padangos sudaro iki 50 proc. sunkiasvorėms transporto priemonėms skirtų padangų rinkos dalies ir iki 25 proc. mažo svorio transporto priemonėms skirtų padangų rinkos dalies, o didžiausia dalis tokių padangų tenka Šiaurės šalims. Ši dalis gali didėti dėl žaliavų trūkumo ir didelių naftos kainų, kas daro įtaką naujų padangų kainoms. Todėl norint užtikrinti veiksmingumą ateityje, reikėtų išnagrinėti technines, ekonomines ir teisines galimybes naudoti tokius pačius tipo patvirtinimo reikalavimus atnaujintiems padangų modeliams.

Pakeitimas 31

Pasiūlymas dėl reglamento I priedo B dalies 2 lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

2 lentelė

Padangų kategorija	Didžiausia vertė (kg/tonų) <u>2 etapas</u>
C1	10.5
C2	9
C3	6.5

Pakeitimas

2 lentelė

Padangų kategorija	Didžiausia vertė (kg/tonų) <u>2 etapas</u>
C1	10.5
C2	9
C3	8 (2 etapas netaikomas)
	<i>Padangoms, kurios yra klasifikuotos kaip žieminės, t. y. C1, C2, C3 (kaip tai apibrėžta 3 straipsnyje), ribinės vertės padidinamos 1 kg/tonai.</i>

Pagrindimas

1. stage 2-rolling resistance requirements for C3 are technically very difficult to reach. At present C3-snow tyres with RRC below 6.5kg/t would be less than 20% of the tyre population, and C3-summer tyres would only be around 50%. Even with an extra allowance of +1kg/t, 45.3% of all snow tyres are above 7.5 kg/t and would be excluded.

2. limit values increased by 1kg/t for “snow tyres”:

For Passenger cars and Light Trucks, a summer tyre has mainly longitudinal grooves. Snow tyres generally have a deeper non-skid than summer tyres. This generates higher level of rolling resistance. In addition, a snow tyre has longitudinal and lateral grooves (lateral grooves for better traction). These lateral grooves give, compared to just longitudinal grooves of summer tyres, a further geometrical softening of the tread pattern. These results in more radial tread deformation of a snow tread pattern compared to a standard tread pattern. The increased tread compound deformation amplitudes result in increased (=worse) rolling resistance for snow tyres.

For Truck tyres high inflation pressures and high axial loads are applied.

This results in high radial pressure and high deformations for the tread rubber within the footprint. These tread rubber deformations are significantly contributing to the tyre rolling resistance (more deformation = more (worse) rolling resistance).

The more flexible a tread pattern is, the higher the tread rubber deformations are. More

grooves usually increase the flexibility of a tread pattern

Pakeitimas 32

Pasiūlymas dėl reglamento I priedo C dalies 1.1 punkto lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

Padangų klasė	Nominalusis skerspjūvio plotis (mm)	Ribinės vertės, db (A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

Pakeitimas

Padangų klasė	Nominalusis skerspjūvio plotis (mm)	Ribinės vertės, db (A)
C1A	≤ 185	72
C1B	$> 185 \leq 215$	73
C1C	$> 215 \leq 245$	74
C1D	$> 245 \leq 275$	75
C1E	> 275	76
		<i>Padangoms, kurios yra klasifikuotos kaip žieminės padangos ir labai didelio krovumo padangoms (kaip tai apibrėžta 3 straipsnyje) papildomai suteikiamas +1dB(A). Padangoms, kurios yra klasifikuotos</i>

		kaip specialios paskirties padangos (kaip tai apibrėžta 3 straipsnyje) papildomai suteikiami +2dB(A)
--	--	---

Pagrindimas

1. Limit values

The limits proposed by the Commission are too low and may lead to an unjustifiable reduction in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

In the C1 category, approximately 50% of all existing tyre families would have to be redesigned. A recent Swedish study shows that only half of the 22 tyres measured would pass the proposed limits (if they were measured on an "average" test track).

The largest reduction in the proposed limits for C1 tyres is 5 dB(A) which is the same as removing almost 3 tyres from a vehicle. Such large reductions in noise will inevitably lead to trade-offs in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

For C3 tyres, the biggest problem involves traction tyres, where a reduction of 3 dB(A) in comparison with the current limits would be difficult to accomplish without degrading the adherence properties of drive axle tyres. In effect, drive axle tyres (traction tyres) must have aggressive tread patterns to allow them to move heavy goods vehicles forward in slippery conditions. If the traction properties are degraded, more trucks will have difficulties when even a small amount of snow falls, effectively blocking roads for all traffic.

A very recent study done by TÜV Automotive shows a significant correlation between C3 tyre noise and snow adherence. The quieter tyres are worse in snow traction. In addition, of the 5 traction tyres tested, only one would pass the proposed EC limits, but with no margin for error. The 2 tyres that perform best in snow are 2 and 3 dB(A) higher than the proposed noise limit.

All of these factors point to the need for the noise limits for C2 and C3 tyres to be revised upwards by 1 to 2 dB(A).

2. Snow tyres

Snow tyres (tyres with a marking M+S) are typically made with more aggressive tread patterns, which tend to make them more noisy. But this pattern layout is required to give the grip in mud and snow conditions. An extra allowance of 1 dB(A) for tyres marked M+S is therefore required in the C1 category.

3. Extra Load tyres

Extra Load or Reinforced tyres carry more weight than their standard load counterparts.

By carrying extra load, they make more noise. This attribute has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account. Therefore it is justified to continue to allow these tyres to have 1 dB(A) more than standard load tyres.

4. Special use tyres

Special use tyres are designed for use in off-road and on-road applications. They are used in the construction industry, in certain mining and logging activities, and for general off-road areas. Because they must have aggressive tread patterns which allow them to adhere in snow, mud and sand, they make more noise. This feature has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account and offers a 2 dB(A) allowance for these tyres compared to the standard tyres in all three categories (C1, C2 and C3). Continuing the current situation in the new Regulation is therefore justified.

Pakeitimas 33 Pasiūlymas dėl reglamento I priedo C dalies 1.2 punkto lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

Padangų klasė	Nominalusis skerspjūvio plotis (mm)	Ribinės vertės, db (A)
C2	Normaliosios	72
	Frikinės padangos	73
C3	Normaliosios	73
	Frikinės padangos	75

Pakeitimas

Padangų klasė	Nominalusis skerspjūvio plotis (mm)	Ribinės vertės, db (A)
C2	Normaliosios	73
	Frikinės padangos	75
	Specialios paskirties	76
C3	Normaliosios	74
	Frikinės padangos	76
	Specialios paskirties	77

1. Limit values

The limits proposed by the Commission are too low and may lead to an unjustifiable reduction in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

In the C1 category, approximately 50% of all existing tyre families would have to be redesigned. A recent Swedish study shows that only half of the 22 tyres measured would pass the proposed limits (if they were measured on an "average" test track).

The largest reduction in the proposed limits for C1 tyres is 5 dB(A) which is the same as removing almost 3 tyres from a vehicle. Such large reductions in noise will inevitably lead to trade-offs in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

For C3 tyres, the biggest problem involves traction tyres, where a reduction of 3 dB(A) in comparison with the current limits would be difficult to accomplish without degrading the adherence properties of drive axle tyres. In effect, drive axle tyres (traction tyres) must have aggressive tread patterns to allow them to move heavy goods vehicles forward in slippery conditions. If the traction properties are degraded, more trucks will have difficulties when even a small amount of snow falls, effectively blocking roads for all traffic.

A very recent study done by TÜV Automotive shows a significant correlation between C3 tyre noise and snow adherence. The quieter tyres are worse in snow traction. In addition, of the 5 traction tyres tested, only one would pass the proposed EC limits, but with no margin for error. The 2 tyres that perform best in snow are 2 and 3 dB(A) higher than the proposed noise limit.

All of these factors point to the need for the noise limits for C2 and C3 tyres to be revised upwards by 1 to 2 dB(A).

2. Snow tyres

Snow tyres (tyres with a marking M+S) are typically made with more aggressive tread patterns, which tend to make them more noisy. But this pattern layout is required to give the grip in mud and snow conditions. An extra allowance of 1 dB(A) for tyres marked M+S is therefore required in the C1 category.

3. Extra Load tyres

Extra Load or Reinforced tyres carry more weight than their standard load counterparts.

By carrying extra load, they make more noise. This attribute has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account. Therefore it is justified to continue to allow these tyres to have 1 dB(A) more than standard load tyres.

4. Special use tyres

Special use tyres are designed for use in off-road and on-road applications. They are used in the construction industry, in certain mining and logging activities, and for general off-road areas. Because they must have aggressive tread patterns which allow them to adhere in snow, mud and sand, they make more noise. This feature has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account and offers a 2 dB(A) allowance for these tyres compared to the standard tyres in all three categories (C1, C2 and C3). Continuing the current situation in the new Regulation is therefore justified.

Pakeitimas 34

Pasiūlymas dėl reglamento

II priedo 1 punkto a papunkčio i punktas

Direktyva 2007/46/EB

IV priedo 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

i) 3–10, 12–38, 42–45 ir 47–57 punktai išbraukiami;

Išbraukta.

Pagrindimas

Siekama šias direktyvas pakeisti tiesiogine nuoroda į JT EEK reglamentus.

Pakeitimas 35

Pasiūlymas dėl reglamento

II priedo 1 punkto b papunkčio i punktas

Direktyva 2007/46/EB

IV priedo papildymo lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

i) lentelės 3–10, 12–37, 44, 45 ir 50–54 punktai išbraukiami;

Išbraukta.

Pagrindimas

Siekama šias direktyvas pakeisti tiesiogine nuoroda į JT EEK reglamentus.

Pakeitimas 36

Pasiūlymas dėl reglamento
II priedo 2 punkto a papunktis
Direktyva 2007/46/EB
VI priedo papildymo lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

a) 3–10, 12–38, 42–45 ir 47–57 punktai išbraukiami;

Išbraukta.

Pagrindimas

Siekiami šias direktyvas pakeisti tiesiogine nuoroda į JT EEK reglamentus.

Pakeitimas 37

Pasiūlymas dėl reglamento
II priedo 3 punkto a papunkčio i punktas
Direktyva 2007/46/EB
XI priedo 1 papildymo lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

i) 3–10, 12–38, 44, 45 ir 47–54 punktai išbraukiami;

Išbraukta.

Pagrindimas

Siekiami šias direktyvas pakeisti tiesiogine nuoroda į JT EEK reglamentus.

Pakeitimas 38

Pasiūlymas dėl reglamento
II priedo 3 punkto b papunkčio i punktas
Direktyva 2007/46/EB
XI priedo 2 papildymo 2 lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

i) 3–10, 12–38, 42–45 ir 47–57 punktai išbraukiami;

Išbraukta.

Pagrindimas

Siekiama šias direktyvas pakeisti tiesiogine nuoroda į JT EEK reglamentus.

Pakeitimas 39

Pasiūlymas dėl reglamento
II priedo 3 punkto c papunkčio i punktas
Direktyva 2007/46/EB
XI priedo 3 papildymo lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

i) 3–10, 12–37, 44, 45 ir 50–54 punktai išbraukiami; ***Išbraukta.***

Pagrindimas

Siekiama šias direktyvas pakeisti tiesiogine nuoroda į JT EEK reglamentus.

Pakeitimas 40

Pasiūlymas dėl reglamento
II priedo 3 punkto d papunkčio i punktas
Direktyva 2007/46/EB
XI priedo 4 papildymo lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

i) 3–10, 13–36, 42–45 ir 47–57 punktai išbraukiami; ***Išbraukta.***

Pagrindimas

Siekiama šias direktyvas pakeisti tiesiogine nuoroda į JT EEK reglamentus.

Pakeitimas 41

Pasiūlymas dėl reglamento
II priedo 3 punkto e papunkčio i punktas
Direktyva 2007/46/EB
XI priedo 5 papildymo lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

***i) 3–10, 12–36, 42–45 ir 47–57 punktai
išbraukiami;***

Išbraukta.

Pagrindimas

Siekama šias direktyvas pakeisti tiesiogine nuoroda į JT EEK reglamentus.

PROCEDŪRA

Pavadinimas	Variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimai
Nuorodos	COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD)
Atsakingas komitetas	IMCO
Nuomonę pateikė Paskelbimo plenariniame posėdyje data	ITRE 5.6.2008
Nuomonės referentas Paskyrimo data	Jorgo Chatzimarkakis 2.7.2008
Svarstymas komitete	18.9.2008 16.10.2008
Priėmimo data	4.11.2008
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 42 –: 4 0: 1
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Fiona Hall, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Romana Jordan Cizelj, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Reino Paasilinna, Atanas Paparizov, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Amalia Sartori, Andres Tarand, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)	Pilar Ayuso, Etelka Barsi-Pataky, Ivo Belet, Daniel Caspary, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Christian Ehler, Juan Fraile Cantón, Neena Gill, Robert Goebbels, Cristina Gutiérrez-Cortines, Gunnar Hökmark, Pierre Pribetich, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij

PROCEDŪRA

Pavadinimas	Variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimai			
Nuorodos	COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD)			
Pateikimo Europos Parlamentui data	23.5.2008			
Atsakingas komitetas Paskelbimo plenariniame posėdyje data	IMCO 5.6.2008			
Nuomonę teikiantis (-ys) komitetas (-ai) Paskelbimo plenariniame posėdyje data	ENVI 5.6.2008	ITRE 5.6.2008	TRAN 5.6.2008	
Nuomonė nepareikšta Nutarimo data	ENVI 25.6.2008	TRAN 24.6.2008		
Pranešėjas(-ai) Paskyrimo data	Andreas Schwab 3.6.2008			
Svarstymas komitete	24.6.2008	14.7.2008	10.11.2008	1.12.2008
Priėmimo data	2.12.2008			
Galutinio balsavimo rezultatai	+: -: 0:	32 0 7		
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	Gabriela Crețu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Martí Grau i Segú, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Christopher Heaton-Harris, Anna Hedh, Edit Herczog, Alexander Graf Lambsdorff, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Catiuscia Marini, Arlene McCarthy, Catherine Neris, Bill Newton Dunn, Zita Plešinská, Karin Riis-Jørgensen, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Salvador Domingo Sanz Palacio, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Barbara Weiler, Marian Złotea			
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)	Emmanouil Angelakas, André Brie, Wolfgang Bulfon, Jan Cremers, Brigitte Fouré, Joel Hasse Ferreira, Gisela Kallenbach, Othmar Karas, Diana Wallis, Anja Weisgerber, Stefano Zappalà			
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai) (178 straipsnio 2 dalis)	Maddalena Calia, Dragoș Florin David, Anna Ibrisagic			