



EUROPOS PARLAMENTAS

2009–2014

*Plenarinio posėdžio dokumentas*

**A7-0151/2013**

29.4.2013

**\*\*\*I**

## **PRANEŠIMAS**

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 ir nustatomi būdai, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų keleivinių automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį (COM(2012) 0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas

Pranešėjas: Thomas Ulmer

Nuomonės referentė (\*):

Fiona Hall, Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komitetas

(\*) Darbo su susijusiais komitetais procedūra. Darbo tvarkos taisyklių 50 straipsnis

### ***Procedūrų sutartiniai ženklai***

- \* Konsultavimosi procedūra
- \*\*\* Pritarimo procedūra
- \*\*\*I Įprasta teisėkūros procedūra (pirmasis svarstymas)
- \*\*\*II Įprasta teisėkūros procedūra (antrasis svarstymas)
- \*\*\*III Įprasta teisėkūros procedūra (trečiasis svarstymas)

(Procedūra pasirenkama atsižvelgiant į teisės akto projekte pasiūlytą teisinį pagrindą.)

### ***Teisės akto projekto pakeitimai***

Parlamento padaryti teisės akto projekto pakeitimai žymimi ***pusjuodžiu kursyvu***. Žymėjimas *paprastu kursyvu* parodo atitinkamiems skyriams tas teisės akto projekto dalis, kurias siūloma taisyti rengiant galutinį tekstą (pvz., tekste tam tikra kalba paliktas akivaizdžias klaidas ar praleistas vietas). Tokiems pasiūlytiems taisymams reikalingas atitinkamų skyrių sutikimas.

Su galiojančiu teisės aktu, kurį siekiama pakeisti teisės akto projektu, susijusio pakeitimo antraštėje pridedamos trečia ir ketvirta eilutės, kuriose atitinkamai nurodomas galiojantis teisės aktas ir keičiama šio teisės akto nuostata. Perimtos galiojančio teisės akto nuostatų, kurias Parlamentą nori iš dalies keisti, nors jos nepakeistos teisės akto projekte, dalys žymimos ***pusjuodžiu*** šriftu. Išbrauktos tokių nuostatų teksto dalys žymimos laužtiniais skliaustais: [...].

## TURINYS

	<b>Psl.</b>
EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS .....	5
AIŠKINAMOJI DALIS .....	30
PRAMONĖS, MOKSLINIŲ TYRIMŲ IR ENERGETIKOS KOMITETO NUOMONĖ .....	31
TRANSPORTO IR TURIZMO KOMITETO NUOMONĖ .....	52
PROCEDŪRA.....	71
(*) Darbo su susijusiais komitetais procedūra. Darbo tvarkos taisyklių 50 straipsnis	



## EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 ir nustatomi būdai, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų keleivinių automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį (COM(2012) 0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

(Įprasta teisėkūros procedūra: pirmasis svarstymas)

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2012) 0393),
  - atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 2 dalį ir 192 straipsnio 1 dalį, pagal kurias Komisija pateikė pasiūlymą Parlamentui (C7-0184/2012),
  - atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 3 dalį,
  - atsižvelgdamas į 2012 m. gruodžio 12 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>1</sup>,
  - pasikonsultavęs su Regionų komitetu,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 55 straipsnį,
  - atsižvelgdamas į Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto pranešimą ir Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komiteto bei Transporto ir turizmo komiteto nuomones (A7-0151/2013),
1. priima per pirmąjį svarstymą toliau pateiktą poziciją;
  2. ragina Komisiją dar kartą perduoti klausimą svarstyti Parlamentui, jei ji ketina pasiūlymą keisti iš esmės arba pakeisti jo tekstą nauju tekstu;
  3. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai, Komisijai ir nacionaliniams parlamentams.

### **Pakeitimas 1**

#### **Pasiūlymas dėl reglamento**

##### **1 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

---

<sup>1</sup> OL C 44, 2013 2 15, p. 109.

**(1a) tolesnė pažangių technologijų, kuriomis siekiama pagerinti lengvųjų transporto priemonių efektyvumą, pasaulio rinkų plėtra atitinka strategijoje „Europa 2020“ numatytą pavyzdinę iniciatyvą „Tausiai išteklius naudojanti Europa“, pagal kurią remiamas perėjimas prie efektyvaus išteklių naudojimo ir mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos siekiant tvaraus augimo. Siekiant toliau skatinti šios srities inovacijas, šiame reglamente turėtų būti numatytas ilgalaikis siektinas 2025 m. tikslas;**

#### Pagrindimas

*Vertinama, kad dėl poreikio pagaminti daugiau taupiai kurą naudojančių transporto priemonių ES iki 2030 m. bus sukurta 110 000 naujų darbo vietų, ypač chemijos ir elektronikos pramonės srityse (McKinsey). Nustačius 70 g/km iki 2025 m. tikslą būtų užtikrinta, kad būtų toliau investuojama į alternatyvia energija varomus traukinius, vadinasi, būtų sukurta papildomų su moderniomis technologijomis susijusių darbo vietų.*

#### Pakeitimas 2

##### **Pasiūlymas dėl reglamento 2 konstatuojamoji dalis**

*Komisijos siūlomas tekstas*

(2) reikėtų paaiškinti, kad, siekiant nustatyti, ar vykdomas 95 g CO<sub>2</sub>/km tikslas, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis turėtų būti toliau matuojamas vadovaujantis 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos ir jo įgyvendinimo priemonėmis bei naudojančiomis naujoviškomis

*Pakeitimas*

(2) reikėtų paaiškinti, kad, siekiant nustatyti, ar vykdomas 95 g CO<sub>2</sub>/km tikslas, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis turėtų būti toliau matuojamas vadovaujantis 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos ir jo įgyvendinimo priemonėmis bei naudojančiomis naujoviškomis

technologijomis;

technologijomis. *Vis dėlto iš Komisijos atliktų tyrimų matyti, kad išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui matuoti naudojamos bandymų procedūros pagal tą reglamentą nepadėjo išvengti tokios padėties, kai gamintojai vis dažniau naudojami galimybėmis pasirinkti ir užtikrina tariamai mažesnius išmetamo CO<sub>2</sub> kiekius, kurie nėra priskirtini prie technologinių patobulinimų ir negali būti užtikrinti realiomis važiavimo keliu sąlygomis. Taigi, siekiant užtikrinti, kad per bandymų procedūras būtų tiksliai nustatomas tikrasis transporto priemonių realiomis važiavimo keliu sąlygomis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, reikėtų skubiai iš dalies pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir naująjį Europos važiavimo ciklą (angl. NEDC). Kitas etapas turėtų būti kuo greičiau į Sąjungos teisę integruoti pasaulinę lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą (PLTPBP), kurią šiuo metu rengia Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos tarnybos, kai tik ji bus užbaigta;*

**Pakeitimas 3**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**2 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*(2a) didelės ir vis didėjančios iškastinio kuro ir ypač naftos kainos kelia pavojų ekonomikos atsigavimui, energijos tiekimo saugumui ir galimybei naudoti energiją Europoje. Naftos kainų šuoliai gali sukelti didelius ekonomikos nuosmukius, mažinti konkurencingumą ir didinti nedarbą. Todėl sumažinti Sąjungos priklausomybę nuo naftos, be kita ko, didinant naujų lengvųjų automobilių ir mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonių efektyvumą ir tvarumą, yra prioritetas;*

## Pakeitimas 4

### Pasiūlymas dėl reglamento 3 konstatuojamoji dalis

*Komisijos siūlomas tekstas*

(3) pripažįstant, kad ankstyvųjų kartų itin mažai anglies dioksido išmetančių transporto priemonių moksliniams tyrimams ir plėtrai reikia didelių išlaidų, yra tinkama pirminiame jų teikimo Sąjungos rinkai etape šį procesą laikinai tam tikru mastu spartinti ir palengvinti;

*Pakeitimas*

(3) pripažįstant, kad ankstyvųjų kartų itin mažai anglies dioksido išmetančių transporto priemonių moksliniams tyrimams ir plėtrai reikia didelių išlaidų, yra tinkama pirminiame jų teikimo Sąjungos rinkai etape šį procesą laikinai tam tikru mastu spartinti ir palengvinti.  
***Komisija, valstybės narės ir regionų bei vietos valdžios institucijos turėtų siekti nustatyti ir skleisti pažangiausių skatinimo naudoti itin mažai teršalų į aplinką išmetančias transporto priemones praktiką, kad didelis pardavimo augimas kai kuriose Europos šalyse atsikartotų visose valstybėse narėse;***

## Pakeitimas 5

### Pasiūlymas dėl reglamento

#### 3 a konstatuojamoji dalis (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

***(3a) siekiant paspartinti ypač mažai teršalų į aplinką išmetančių transporto priemonių paplitimą rinkoje, būtina visoje Sąjungoje plėtoti tinkamą alternatyvių degalų ir transporto priemonių naudojamos elektros energijos infrastruktūrą, įskaitant įkrovimo stoteles visose tinkamose vietose, kuriose ilgesniam laikui statoma daug elektrinių automobilių, pvz., automobilių stovėjimo aikštelėse su visuomeninio transporto prieiga. Elektriniai automobiliai visų pirma turėtų akumuliuoti elektros energiją, pagamintą naudojant vėjo ir (arba) saulės energiją. Be to, visoje***



***Sąjungoje turėtų būti pradėti naudoti keičiami transporto priemonės valstybinio numerio ženklai, kad būtų galima plačiau panaudoti elektrinius automobilius trumpoms kelionėms į darbą ir atgal;***

### *Pagrindimas*

*Elektriniai automobiliai labai tinkami akumuliuoti perteklinę elektros energiją, pagamintą naudojant vėjo ir (arba) saulės energiją. Tačiau tam neišplėtota tinkama infrastruktūra. Be to, sukūrus keičiamų transporto priemonės valstybinio numerio ženklų sistemą (tai daroma Vokietijoje ir Austrijoje), gyventojams būtų suteikta paskata nusipirkti mažą elektrinį automobilį kasdieniam naudojimui kelionėms į darbą ir atgal, o didesnę automobilį naudoti, kai į kelionę vyksta visa šeima.*

## **Pakeitimas 6**

### **Pasiūlymas dėl reglamento 4 konstatuojamoji dalis**

#### *Komisijos siūlomas tekstas*

(4) pripažįstant neproporcingą poveikį smulkiausiems gamintojams, kylantį iš savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų atsižvelgiant į transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir tik nedidelę naudą dėl šių gamintojų parduodamų transporto priemonių neišmesto į aplinką CO<sub>2</sub>, gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei **500** naujų *keleivinių* automobilių per metus, nebetaikoma savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą;

#### *Pakeitimas*

(4) pripažįstant neproporcingą poveikį smulkiausiems gamintojams, kylantį iš savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų atsižvelgiant į transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir tik nedidelę naudą dėl šių gamintojų parduodamų transporto priemonių neišmesto į aplinką CO<sub>2</sub>, gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei **1000** naujų *lengvųjų* automobilių per metus, nebetaikoma savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą;

## **Pakeitimas 7**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

### **6 konstatuojamoji dalis**

#### *Komisijos siūlomas tekstas*

(6) po 2020 m. turėtų būti toliau taikoma nukrypti leidžiančių nuostatų nustatymo

#### *Pakeitimas*

(6) po 2020 m. turėtų būti toliau taikoma nukrypti leidžiančių nuostatų nustatymo

tam tikro rinkos segmento gamintojams procedūra. Tačiau, siekiant užtikrinti, kad reikalingos tam tikro rinkos segmento gamintojų pastangos mažinti išmetamų teršalų kiekį atitiktų didžiųjų gamintojų pastangas, nuo 2020 m. turėtų būti taikoma norma, kuri yra 45 % mažesnė už 2007 m. tam tikro rinkos segmento gamintojams taikytą savitąją teršalų išmetimo normą;

tam tikro rinkos segmento gamintojams procedūra. Tačiau, siekiant užtikrinti, kad reikalingos tam tikro rinkos segmento gamintojų pastangos mažinti išmetamų teršalų kiekį atitiktų didžiųjų gamintojų pastangas, nuo 2020 m. turėtų būti taikoma norma, kuri yra 45 % mažesnė už 2007 m. tam tikro rinkos segmento gamintojams taikytą savitąją teršalų išmetimo normą.  
***Atitinkami tikslai turėtų būti nustatyti 2025 m.;***

## **Pakeitimas 8**

### **Pasiūlymas dėl reglamento 7 konstatuojamoji dalis**

*Komisijos siūlomas tekstas*

(7) siekiant sudaryti sąlygas automobilių pramonei vykdyti ilgalaikes investicijas ir taikyti naujoves, pageidautina nurodyti, kaip šis reglamentas turėtų būti keičiamas *dėl laikotarpio* po 2020 m. Tokios nuorodos turėtų būti pagrįstos įvertinimu, kiek būtina sumažinti išmetamų teršalų kiekį, atsižvelgiant į Sąjungos ilgalaikius klimato kaitos tikslus, ir koks būtų poveikis automobiliams skirtų ekonomiškai efektyvių CO<sub>2</sub> mažinimo technologijų plėtrai. Todėl pageidautina, kad **šie aspektai būtų peržiūrėti, Komisija pateiktų ataskaitą ir prireikus pasiūlymus dėl tikslų po 2020 m.;**

*Pakeitimas*

(7) siekiant sudaryti sąlygas automobilių pramonei vykdyti ilgalaikes investicijas ir taikyti naujoves, pageidautina nurodyti, kaip šis reglamentas turėtų būti keičiamas *laikotarpiu* po 2020 m. Tokios nuorodos turėtų būti pagrįstos įvertinimu, kiek būtina sumažinti išmetamų teršalų kiekį, atsižvelgiant į Sąjungos ilgalaikius klimato kaitos tikslus, ir koks būtų poveikis automobiliams skirtų ekonomiškai efektyvių CO<sub>2</sub> mažinimo technologijų plėtrai. Todėl pageidautina, kad **šiame reglamente būtų nustatyta 2025 m. norma, pagal kurią orientacinis vidutinis naujų automobilių parko išmetamų teršalų kiekis būtų nuo 68 g CO<sub>2</sub>/km iki 78 g CO<sub>2</sub>/km, o Komisija užbaigtų peržiūrą metodu, kuriuos taikant ta norma būtų pasiekta ekonomiškai efektyviu ir kiek įmanoma neutralėsiu būdu konkurencijos požiūriu, taip pat kad tie metodai būtų socialiai teisingi ir tvarūs;**

## **Pakeitimas 9**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **7 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*(7a) atsižvelgiant į tai, kad tiksli ir teisinga informacija apie išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir degalų sunaudojimą labai svarbi vartotojams, kad jie galėtų sąmoningai pasirinkti, vertinant tuos du parametrus turėtų būti skiriamas ypatingas dėmesys. Dabar transporto priemonių kelyje išmetamas teršalų kiekis labai skiriasi nuo skaičių, kurie gaunami bandymo ciklo metu. Todėl reikia kiek įmanoma greičiau parengti bandymo ciklą, per kurį gauti rezultatai būtų tikslesni;*

**Pakeitimas 10**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**7 b konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*(7b) kad faktinio naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio skaičiavimų rezultatai būtų kuo artimesni normaliomis sąlygomis eksploatuojamo automobilio išmetamam teršalų kiekiui, Komisija turi siekti užtikrinti, kad kaip galima greičiau būtų parengta nauja lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra (pasaulinis lengvųjų transporto priemonių bandymų ciklas), kad ji būtų priimta Sąjungos lygmeniu iki 2014 m. pabaigos ir pradėta taikyti 2017 m. sausio mėn.;*

**Pakeitimas 11**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**7 c konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*(7c) pripažįstant, kad gamintojams reikia daug laiko moksliniams tyrimams ir*

*technologijų plėtrai ir siekiant investuotojams suteikti jiems reikalingą tikrumą, labai svarbu nustatyti 2025 m. tikslą;*

## Pakeitimas 12

### Pasiūlymas dėl reglamento 8 konstatuojamoji dalis

*Komisijos siūlomas tekstas*

(8) Reglamente reikalaujama, kad Komisija vykdytų poveikio vertinimą, siekdama peržiūrėti bandymų procedūras, kad jos tinkamai parodytų realų automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Šis darbas atliekamas Jungtinių Tautų Europos ekonominėje komisijoje rengiant pasaulinę lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą, tačiau dar nėra baigtas. ***Todėl Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede nustatomos teršalų išmetimo normos 2020 m., kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedą. Pakeitus bandymų procedūras reikėtų pataisyti I priede nustatytas ribas, kad gamintojams ir įvairių klasių transporto priemonėms būtų taikomi panašaus griežtumo reikalavimai;***

*Pakeitimas*

(8) Reglamente reikalaujama, kad Komisija vykdytų poveikio vertinimą, siekdama peržiūrėti bandymų procedūras, kad jos tinkamai parodytų realų automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Šis darbas atliekamas Jungtinių Tautų Europos ekonominėje komisijoje rengiant pasaulinę lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą (***PLTPBP***), tačiau dar nėra baigtas. ***Atsižvelgiant į tai ir turint omenyje taikomo bandymų ciklo nepakankamumą, turėtų skubiai būti parengtas naujas bandymų ciklas, tinkamai atspindintis tikrąjį automobilių išmetamą teršalų kiekį, kad būtų užkirstas kelias skirtingiems aiškinimams ir nukrypimams skirtingose valstybėse narėse. Siekiant užtikrinti, kad taikant šį reglamentą būtų sumažintas išmetamų teršalų kiekis, kaip tikimasi, bandymų procedūra, jei įmanoma, ne vėliau kaip 2017 m. sausio 1 d. turėtų būti pakeista į PLTPBP ir integruota į Sąjungos teisę. Komisija turėtų apsvarstyti, ar integruojant PLTPBP į Sąjungos teisę reikia ją papildyti papildomomis nuostatomis, kad būtų užtikrinta, jog atliekant bandymų procedūras būtų tinkamai nustatomas realiomis važiavimo keliu sąlygomis išmetamų teršalų kiekis. . Tais atvejais, kai PLTPBP šio reglamento tikslais bus pradėta taikyti ne vėliau kaip 2017 m., turėtų būti pataisytos I priede nustatytos ribos, kad gamintojams ir įvairių klasių transporto priemonėms būtų taikomi***

panašaus griežtumo reikalavimai. *Jei PLTPBP nepatvirtinama iki 2017 m. sausio 1 d., Komisija kiek įmanoma greičiau turėtų pakeisti Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nustatytas Sąjungos lygmens matavimo procedūras, kad būtų atsižvelgiama į realius transporto priemonių kelyje išmetamo CO<sub>2</sub> kiekius;*

## Pakeitimas 13

### Pasiūlymas dėl reglamento 14 konstatuojamoji dalis

*Komisijos siūlomas tekstas*

(14) Komisija įvertino galimybę nustatyti transporto priemonės ratų apibrėžtą jo plotą ir naudoti šį dydį kaip „*naudos*“ koeficientą I priede pateiktose formulėse. Nustatyti šį dydį įmanoma ir galimybė jį naudoti buvo įvertinta atliekant poveikio vertinimą; *remiantis* tuo vertinimu daroma išvada, kad 2020 m. taikytinoje formulėje naudojamas „*naudos*“ parametras turėtų būti masė. Tačiau *mažesnės sąnaudos ir pranašumai, susiję su „naudos“ parametro pakeitimu* į transporto priemonės ratų *apibrėžtą jo plotą, turėtų būti nagrinėjami atliekant* būsimą *peržiūrą*;

*Pakeitimas*

(14) Komisija įvertino galimybę nustatyti transporto priemonės ratų apibrėžtą jo plotą ir naudoti šį dydį kaip *naudingumo parametą* I priede pateiktose formulėse. Nustatyti šį dydį įmanoma ir galimybė jį naudoti buvo įvertinta atliekant poveikio vertinimą. *Remiantis* tuo vertinimu daroma išvada, kad 2020 m. taikytinoje formulėje naudojamas *naudingumo* parametras turėtų būti masė, *kadangi gamintojai, remdamiesi tuo, kad esamas parametras ir toliau bus taikomas, yra parengę savo atitikties užtikrinimo planus iki 2020 m.* Tačiau *nuo 2020 m.* transporto priemonės ratų *apibrėžto ploto kaip naudingumo parametro naudojimą būtų galima pagrįsti mažesnėmis jo sąnaudomis ir pranašumais. Taigi, siekiant užtikrinti sklandų būsimą perėjimą nuo masės parametro naudojimo prie transporto priemonės ratų apibrėžto ploto parametro naudojimo, reikia įvesti transporto priemonės ratų apibrėžtu plotu pagrįstą formulę, kurią gamintojai galėtų taikyti nuo 2020 m. kaip mase pagrįstos formulės alternatyvą*;

## **Pakeitimas 14**

### **Pasiūlymas dėl reglamento 14 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*(14a) tiekiant energiją ir gaminant bei utilizuojant transporto priemones išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos sudaro didelę bendro kelių transporto anglies dioksido išmetimo rodiklio, kuris ateityje gali smarkiai didėti, dalį. Todėl reikėtų imtis politikos priemonių, kad gamintojai būtų skatinami priimti optimalius sprendimus, visų pirma, atsižvelgiant į transporto priemonėms tiekiamos energijos, pvz., elektros ir alternatyvių degalų, gamybos sektoriaus išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir užtikrinant, kad šie gamintojų grandies išmetami teršalai nemažintų naudos, kuri gaunama pagerinus energijos sunaudojimo eksploatuojant transporto priemones, kurioms skirtas šis reglamentas, rodiklius. Todėl tikslinga, kad Komisija, ateityje persvarstydama šį reglamentą laikotarpiui po 2020 m., apsvarstytų reguliavimo tvarką, kurią taikant būtų atsižvelgiama į išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, susijusį su energijos tiekimu ir transporto priemonės gyvavimo ciklu;*

## **Pakeitimas 15**

### **Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 1 a punktas (naujas) Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 1 straipsnio 2 a pastraipa (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*1a) 1 straipsnyje po 2 dalies įrašoma ši dalis:*

*„Nuo 2025 m. šiuo reglamentu*

*nustatomas tikslas, kad vidutinis naujų automobilių parko išmetamų teršalų kiekis būtų nuo 68 g CO<sub>2</sub>/km iki 78 g CO<sub>2</sub>/km, kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemones ir Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedą.“*

## **Pakeitimas 16**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 2 punktą**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

2 straipsnio 4 dalis

#### *Komisijos siūlomas tekstas*

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

#### *Pakeitimas*

4. 4 straipsnis, 8 straipsnio 4 dalies b ir c punktai, 9 straipsnis ir 10 straipsnio 1 dalies a ir c punktai netaikomi gamintojui, kuris kartu su visomis su juo susijusiomis įmonėmis atsakingas už mažiau nei **1 000** per praėjusius kalendorinius metus ES įregistruotų naujų lengvųjų automobilių.

## **Pakeitimas 17**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 2 a punktą (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

3 straipsnio 1 dalies f punktą

#### *Komisijos siūlomas tekstas*

#### *Pakeitimas*

*2a) 3 straipsnio 1 dalies f punktą pakeičiamas taip:*

**„f) savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis – lengvojo automobilio išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, išmatuotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir atitikties liudijime pažymėtas kaip išmetamo CO<sub>2</sub> masė (bendra). Lengvųjų automobilių, kurių tipas nebuvo patvirtintas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, savitasis**

išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis – išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, išmatuotas pagal tą pačią matavimo tvarką, kuri nurodyta lengviesiems automobiliams Reglamente (EB) Nr. 692/2008, arba taikant Komisijos patvirtintas procedūras tokių lengvųjų automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui nustatyti. Šio punkto taikymo tikslais naujoji pasaulinė lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra (PLTPBP), jei įmanoma, taikoma nuo atitinkamų matavimo tvarkos pakeitimų, nustatytų reglamentuose (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 692/2008, įsigaliojimo dienos arba ne vėliau kaip nuo 2017 m. sausio 1 d.“

**Pakeitimas 18**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**  
**1 straipsnio 3 a punktas (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
5 straipsnis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**3a) 5 straipsnis pakeičiamas taip:**

**„5 straipsnis**

**Ypatingieji kreditai**

**1. Skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį laikoma, kad kiekvienas naujas lengvasis automobilis, kurio savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis yra mažesnis nei 50 g CO<sub>2</sub>/km, yra:**

– 3,5 automobilio – 2012 m.;

– 3,5 automobilio – 2013 m.;

– 2,5 automobilio – 2014 m.;

– 2,5 automobilio – 2015 m.;

**1a. Apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, kiekvienas naujas lengvasis automobilis, išmetantis mažiau kaip 50 g CO<sub>2</sub>/km, 2016–2023 m. laikotarpiu skaičiuojamas kaip 1,5**



*lengvojo automobilio taikant 2,5 g. CO<sub>2</sub>/km per metus ribą kiekvienam gamintojui, o nuo 2024 m. – kaip 1 lengvasis automobilis.*

*1b. Nepanaudotų ypatingųjų kreditų negalima perkelti iš vienu kalendorinių metų į kitus.“*

## **Pakeitimas 19**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 4 punktą**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

5a straipsnis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*4) Po 5 straipsnio įterpiamas šis straipsnis:*

*Išbraukta.*

*„5a straipsnis*

*Ypatingieji kreditai siekiant 95 g CO<sub>2</sub>/km normos*

*1. Apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, kiekvienas naujas keleivinis automobilis, išmetantis mažiau kaip 35 g CO<sub>2</sub>/km, 2020–2023 m. laikotarpiu skaičiuojamas kaip 1,3 keleivinio automobilio, o nuo 2024 m. – kaip 1 keleivinis automobilis.*

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

## **Pakeitimas 20**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 4 a punktą (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

8 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**4a) 8 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa iš dalies keičiama taip:**

**„Registras ir pranešimas turi būti vieši. Kiekvienos valstybės narės pagal 1 dalį surinkti duomenys taip pat yra viešai prieinami nepaisant to, ar jie įtraukti į registrą.“**

*Pagrindimas*

*Stebėjimas ir ataskaitų teikimas yra itin svarbūs nustatant, ar laikomasi išmetimo normų. Visuomenei turėtų būti sudaryta galimybė stebėti visus šio proceso etapus ir juose dalyvauti.*

## **Pakeitimas 21**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 4 b punktas (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

8 straipsnio 4 a dalis (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**4b) 8 straipsnyje įterpiama ši dalis:**

**„4a. Kai, atlikus gamybos atitikties patikrinimą, valstybė narė pagal Direktyvos 2007/46/EB 12 straipsnio 3 dalį nustato, kad pagamintos transporto priemonės išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis nukrypsta nuo patvirtinto tipo daugiau nei 4 proc., apie šį nukrypimą ji praneša Komisijai ir pateikia išsamius duomenis, nurodytus šio Reglamento II priede.**

**Kitais kalendoriniais metais, apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, tam transporto priemonės tipui, kuriam buvo nustatytas nukrypimas, taikomas atitinkamai pakoreguotas savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis.“**

## **Pakeitimas 22**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 4 c punktas (naujas)**

PE500.598v04-00

18/71

RR\934995LT.doc

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
8 straipsnio 4 b dalis (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**4c) 8 straipsnyje įterpiama ši dalis:**

**„4b. Komisija, remdamasi geriausiais prieinamais informacijos šaltiniais, pagal transporto priemonės tipą ir gamintoją stebi realias pranešamas išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio vertes ir paskelbia metines stebėjimo ataskaitas, kuriose palygina tas vertes su tipo patvirtinimo vertėmis.“**

### **Pakeitimas 23** **Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 4 d punktas (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
8 straipsnio 5 dalies antra pastraipa

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**4d) 8 straipsnio 5 dalies antra pastraipa pakeičiama taip:**

**„Komisija svarsto visus gamintojų pateiktus pranešimus ir ne vėliau kaip spalio 31 d. arba patvirtina pagal 4 dalį atlikto preliminaraus skaičiavimo rezultatus, arba tuos rezultatus pataiso. Gamintojų pranešimai ir Komisijos patvirtinimai arba pataisos pagal šią dalį, taip pat Komisijos pranešimai pagal 6 dalį yra viešai prieinami.“**

### *Pagrindimas*

*Stebėjimas ir ataskaitų teikimas yra itin svarbūs nustatant, ar laikomasi išmetimo normų. Visuomenei turėtų būti sudaryta galimybė stebėti visus šio proceso etapus ir juose dalyvauti.*

### **Pakeitimas 24** **Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 5 punktas**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
8 straipsnio 9 dalies pirma pastraipa

*Komisijos siūlomas tekstas*

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

## **Pakeitimas 25** **Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 6 punktą**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
9 straipsnio 3 dalis

*Komisijos siūlomas tekstas*

**3. Komisija nustato išsamias** 1 dalyje nurodytų mokesčių už viršytą taršos normą surinkimo **taisykles, priimdama įgyvendinimo aktus. Tokie įgyvendinimo aktai priimami taikant 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.**

## **Pakeitimas 26** **Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 8 a punktą (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
12 straipsnio 1 dalis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**9. Komisijai pagal 14a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus** dėl stebėsenos ir duomenų teikimo pagal šį straipsnį procedūrų bei II priedo taikymo.

*Pakeitimas*

**3. Komisijai pagal 14a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus** dėl 1 dalyje nurodytų mokesčių už viršytą taršos normą surinkimo.

*Pakeitimas*

**(8a) 12 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:**

**„Tiekėjui arba gamintojui paprašius atsižvelgiama į išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, sumažintą naudojant naujoviškas technologijas arba naujoviškų technologijų derinį („naujoviškų technologijų paketus“).**

*Į tokias technologijas atsižvelgiama, tik jei jos vertinamos pagal tokią metodiką, kurią naudojant galima gauti patikrinamus, pakartojamus ir palyginamus rezultatus.*

**Naudodamas tokias technologijas gamintojas gali vidutinę savitą teršalų išmetimo normą sumažinti ne daugiau kaip 7 g CO<sub>2</sub>/km.**

*Tas indėlis priskiriamas kiekvienam gamintojui proporcingai transporto priemonių, kuriose tos naujoviškos technologijos naudojamos, procentui gamintojo transporto priemonių parke.“*

## **Pakeitimas 27** **Pasiūlymas dėl reglamento**

### **1 straipsnio 9 punktą**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

12 straipsnio 2 dalies pirmas sakiny

#### *Komisijos siūlomas tekstas*

„Komisija nustato išsamias 1 dalyje nurodytų naujoviškų technologijų patvirtinimo procedūros taisykles, priimdama įgyvendinimo aktus. Tokie įgyvendinimo aktai priimami taikant 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą“.

#### *Pakeitimas*

Komisija nustato išsamias 1 dalyje nurodytų naujoviškų technologijų **arba naujoviškų technologijų paketų** patvirtinimo procedūros taisykles, priimdama įgyvendinimo aktus. Tokie įgyvendinimo aktai priimami taikant *šio Reglamento* 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

## **Pakeitimas 28**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 9 a punktą (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

12 straipsnio 3 dalis

#### *Komisijos siūlomas tekstas*

#### *Pakeitimas*

**9a) 12 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:**

**„3) Tiekėjas arba gamintojas, kuris**

prašo, kad priemonė būtų patvirtinta kaip naujoviška technologija arba naujoviškų technologijų paketas, pateikia Komisijai pranešimą ir nepriklausomos sertifikuotos įstaigos atliktą patikros ataskaitą. Jei gali būti tos priemonės ir kitos jau patvirtintos naujoviškos technologijos arba kito jau patvirtinto naujoviškų technologijų paketo sąsajų, tos sąsajos turi būti nurodytos pranešime, o patikros ataskaitoje turi būti įvertinta, kaip dėl šių sąsajų, naudojant kiekvieną priemonę, pakinta išmetamų teršalų kiekio sumažinimas.“

## **Pakeitimas 29**

**Pasiūlymas dėl reglamento**  
**1 straipsnio 9 b punktas (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
12 straipsnio 4 a dalis (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**9b) 12 straipsnis papildomas šia dalimi:**  
**„4a. Komisija kartą per metus Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia patvirtintų ir atmestų naujoviškų technologijų ir naujoviškų technologijų paketų ataskaitą.“**

## **Pakeitimas 30**

**Pasiūlymas dėl reglamento**  
**1 straipsnio 9 c punktas (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
12 straipsnio 4 b dalis (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**9c) 12 straipsnis papildomas šia dalimi:**  
**„4b. Komisija iki 2013 m. gruodžio 31 d. užbaigia įgyvendinimo nuostatų dėl šiame straipsnyje nurodytų naujoviškų technologijų arba naujoviškų**

*technologijų paketų peržiūrą, kad būtų atitinkamai supaprastintos paraiškų ir patvirtinimo procedūros.“*

### **Pakeitimas 31**

**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 10 punkto -a papunktis (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

13 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*-a) 2 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:*

**„2. Ne vėliau kaip 2014 m. spalio 31 d., o paskui kas trejus metus priimamos priemonės I priedui iš dalies pakeisti taip, kad jame nurodyti M0 ir F0 skaičiai būtų suderinti su naujų lengvųjų automobilių vidutinės masės ir ratų apibrėžto ploto per praėjusius trejus kalendorinius metus vidurkiu.“**

### **Pakeitimas 32**

**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 10 punkto b papunktis**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

13 straipsnio 3 dalis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*b) 3 dalies antra pastraipa išbraukiama.*

*b) 3 dalis pakeičiama taip:*

**„3. Nuo 2012 m. Komisija atlieka poveikio vertinimus, kad ne vėliau kaip 2014 m., kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalyje, galėtų persvarstyti tame Reglamente nustatytą išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio matavimo tvarką, siekiant, jei įmanoma, taikyti PLTPBP, kaip pakeistą matavimo tvarką, ne vėliau kaip nuo 2017 m. sausio 1 d. Komisija visų pirma pateikia atitinkamus pasiūlymus pakoreguoti tą tvarką, kad būtų tinkamai atsižvelgiama**

į tikrąjį lengvųjų automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir kad ji apimtų patvirtintas naujoviškas technologijas, kaip apibrėžta 12 straipsnyje, kurios galėtų būti naudojamos per bandymų ciklą. Komisija užtikrina, kad ši tvarka vėliau būtų reguliariai persvarstoma.“

### **Pakeitimas 33** **Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 10 punkto b a papunktis (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
13 straipsnio 3 dalies 1 a pastraipa (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*ba) 3 dalis papildoma šia pastraipa:*

*„Komisija, siekdama užtikrinti, kad būtų tinkamai nurodyti realūs išmetamų teršalų kiekiai ir kad išmatuotos CO<sub>2</sub> vertės būtų tiksliai palyginamos, vadovaudamasi Reglamento (EB) Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalimi užtikrina, kad bandymų procedūros elementai, kurie turi didelį poveikį matuojamam išmetamam CO<sub>2</sub> kiekiui, būtų tiksliai apibrėžti, kad gamintojai negalėtų pasinaudoti bandymų ciklo lankstumu.*

*Jei leidžiama keisti bendros bandymų procedūros veiksnius, kurie daro poveikį išmatuotam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui, Komisija užtikrina, kad būtų taikomas kiekvieno iš tų pakeistų bandymų procedūros veiksmų perskaičiavimas, kuris naudojamas siekiant pakoreguoti nustatytas vertes taip, kad veiksmų pokytis būtų kompensuotas ir taip būtų normalizuotas išmatuotas išmetamų teršalų kiekis.“*



**Pakeitimas 34**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 10 punkto b b papunktis (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
13 straipsnio 3 dalies 1 b pastraipa (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**bb) 3 dalis papildoma šia pastraipa:**  
**„Siekiant patikrinti, ar pagamintų transporto priemonių išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis atitinka patvirtinto tipo vertes, užtikrinama, kad būtų gautos tos transporto priemonės, kurios gamybos atitiktis yra tikrinama, aerodinaminio pasipriešinimo ir riedėjimo varžos vertės.“**

*Pagrindimas*

*Kaip rodo eksperimentų rezultatai, vertinant pagamintą transporto priemonę dažnai neįmanoma atkartoti pradinės transporto priemonės saviriedos bandymo verčių. Todėl svarbu, kad būtų atliktas tos transporto priemonės, kurios gamybos atitiktis tikrinama, saviriedos bandymas, siekiant nustatyti jos aerodinaminį pasipriešinimą ir riedėjimo varžą ir gauti vertes, naudojamas dinamometro bandymui, kuris įeina į gamybos atitikties bandymą.*

**Pakeitimas 35**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 10 punkto b c papunktis (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
13 straipsnio 3 dalies 1 c pastraipa (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**bc) 3 dalis papildoma šia pastraipa:**  
**„Komisija, siekdama užtikrinti, kad būtų tinkamai nurodyti realūs išmetamų teršalų kiekiai ir kad išmatuotos CO<sub>2</sub> vertės būtų tiksliai palyginamos, vadovaudamasi Reglamento (EB) Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalimi užtikrina, kad bandymų procedūros elementai, kurie turi didelį poveikį matuojamam išmetamam CO<sub>2</sub> kiekiui, būtų tiksliai apibrėžti. Siekiant patikrinti,**

*ar pagamintų transporto priemonių išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis atitinka patvirtinto tipo vertes, užtikrinama, kad būtų gautos tos transporto priemonės, kurios gamybos atitiktis yra tikrinama, varžos vertės, nustatytos atliekant saviriedos bandymus siekiant nustatyti dinamometrą.“*

#### *Pagrindimas*

*Plačiai pripažinta, kad dabartinis bandymų ciklas tiksliai neatitinka realių vairavimo sąlygų. Todėl vartotojams teikiama informacija yra netiksli ir klaidinanti. Reikia imtis priemonių siekiant užtikrinti, kad atlikti vertinimai geriau atspindėtų tikruosius išmetamų teršalų kiekius. Šių priemonių reikės net priėmus naują pasaulinę lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą.*

### **Pakeitimas 36**

#### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 10 punkto c papunktis**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

13 straipsnio 5 dalis

#### *Komisijos siūlomas tekstas*

*5. Iki 2014 m. gruodžio 31 d. Komisija peržiūri savitąsias teršalų išmetimo normas, būdus tikslui pasiekti ir kitus šio reglamento aspektus, kad nustatytų naujiems keleiviniams automobiliams po 2020 m. taikytinas CO<sub>2</sub> išmetimo normas“.*

#### *Pakeitimas*

*5. Ne vėliau kaip 2017 m. sausio 1 d. Komisija baigia I priede pateiktų savitųjų teršalų išmetimo normų ir 11 straipsnyje nurodytų nukrypti leidžiančių nuostatų peržiūrą, kad galėtų apibrėžti:*

*– būdus, kaip iki 2025 m. ekonomiškai efektyviai pasiekti tikslą, kad orientacinis išmetamų teršalų kiekis būtų nuo 68 g CO<sub>2</sub>/km iki 78 g CO<sub>2</sub>/km, nebent būtų tinkamai pagrįstas mažesnis rodiklis, atsižvelgiant į mažataršių technologijų naudojimą ir paplitimą rinkoje; taip pat*

*– susijusius to tikslo įgyvendinimo aspektus, įskaitant mokestį už viršytą taršos normą.*

*Remdamasi tos peržiūros rezultatais ir prie jos pridėtu poveikio vertinimu, kuris apima bendrąjį poveikio automobilių pramonei ir susijusioms pramonėms*

*šakoms vertinimą, Komisija pagal įprastą teisėkūros procedūrą prireikus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą iš dalies keisti šį reglamentą kuo neutralėsniau (konkurencijos požiūriu) būdu, kuris būtų socialiai teisingas ir tvarus.*

**Pakeitimas 37**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**  
**1 straipsnio 13 punktą**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
I priedo 1 punkto c papunktis

*Komisijos siūlomas tekstas*

c) Nuo 2020 m.

Savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis =  $95 + a \times (M - M_0)$

Čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg)

M<sub>0</sub> = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje.

a = 0,0333.

*Pakeitimas*

c) Nuo 2020 m.

***Turėtų būti naudojama viena iš šių formulių:***

*i) Savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis =  $95 + a \times (M - M_0)$*

Čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg)

M<sub>0</sub> = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje.

a = 0,0333;

*ii) Savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis =  $95 + b \times (F - F_0)$*

Čia:

*F = transporto priemonės ratų apibrėžtas plotas kvadratiniais metrais (m<sup>2</sup>)*

*F<sub>0</sub> = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje*

*b = 17,6.*

**Pakeitimas 38**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 13 a punktą (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
I priedo 2 a punktas (naujas)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**13a) I priedas papildomas šiuo punktu:**

**„2a. Gamintojas taiko tą patį naudingumo parametrą (masės ar transporto priemonės ratų apibrėžto ploto) visam savo transporto priemonių parkui. Kai gamintojas pasirenka kaip naudingumo parametrą naudoti transporto priemonės ratų apibrėžtą plotą, nustatant atitiktį jam taikomai savitojo išmetamų teršalų kiekio normai, vėliau jis nebegali grįžti prie masės parametro naudojimo.“**

*Pagrindimas*

*Jeigu automobilių pramonės subjektai galėtų kiekvienam transporto priemonės tipui savo parke atskirai parinkti naudingumo parametrą, būtų smarkiai pakenkta šio pasiūlymo esmei. Gamintojai kiekvienai transporto priemonei pasirinktų tokį naudingumo parametrą, kuris pareikalautų mažiausiai pastangų. Vis dėlto nebūtų skatinama laikytis bendro svorio mažinimo principo.*

**Pakeitimas 39**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 13 b punktas (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
II priedo A dalies 1 punkto f a papunktis (naujas)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**13b) II priedo A dalies 1 punktas papildomas šiuo papunkčiu:**

**„fa) maksimali grynoji galia (kW);“**

*Pagrindimas*

*Maksimali grynoji galia (kW) yra svarbus parametras, turintis poveikį transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui, todėl jį reikėtų registruoti.*

**Pakeitimas 40**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 13 c punktas (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
II priedo A dalies 1 punkto f b papunktis (naujas)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

***13c) II priedo A dalies 1 punktas  
papildomas šiuo papunkčiu:  
„fb) variklio tūris (cm<sup>3</sup>).“***

*Pagrindimas*

*Variklio tūris yra svarbus parametras, susijęs su transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiu, todėl jį reikėtų registruoti.*

## AIŠKINAMOJI DALIS

Šio pasiūlymo tikslas – taikant modernias pavaros koncepcijas toliau pastebimai, taip pat ekonominiu ir ekologiniu aspektais tikslingai, mažinti naujų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį.

Nuo 2006 m. naujų automobilių parkui taikoma išmetamų teršalų kiekio norma yra 160 g CO<sub>2</sub>/km, nuo 2015 m. – 130 g CO<sub>2</sub>/km, o nuo 2020 m. jau – 95 g CO<sub>2</sub>/km. Tai yra labai ambicingas tikslas. Pranešėjui svarbu, kad jis būtų pasiektas, nors tai būtų didžiausias sumažinimas per pastaruosius metus. Be to, Komisija savo pasiūlyme COM(2012) 393 pasiūlė pagal nuolydžio metodą nustatomą išmetamųjų teršalų faktorių, kuris taikomas naujų lengvųjų automobilių savitajam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui apskaičiuoti, sumažinti nuo  $a = 0,0457$ , kaip nustatyta Reglamente (EB) Nr. 443/2009, iki  $a = 0,0333$ . Šis sumažinimas yra dar vienas tiesių sulyginimas 27 proc., dėl kurio būtų didesnių aukščiausios klasės automobilių gamintojai patirs daugiau išlaidų negu mažesnių automobilių gamintojai. Tačiau, kadangi pažangiausios technologijos apskritai pirmiausia diegiamos didesniuose automobiliuose, pranešėjas mano, kad turėtų būti pasiūlyta realistinė paskatų sistema, kuria būtų skatinama vystyti ir naudoti naujas, aplinkai palankias pavaros koncepcijas. Valstybių narių biudžetams tai neturi daryti jokio poveikio, visų pirma neturi būti taikomas kryžminis subsidijavimas. Kartu pranešėjas nori užtikrinti, kad liktų daug gamintojų ir būtų didelė naujų lengvųjų automobilių pasiūla, siekiant ir toliau išlaikyti sąžiningą naujų lengvųjų automobilių gamintojų konkurenciją. Be to, ES negali siekti teisės aktais apriboti individualios laisvės pasirinkti automobilį.

Siekiant suteikti vartotojams galimybę palyginti, kiekvieno gamintojo kiekvieno modelio degalų suvartojimas matuojamas pagal standartinę bandymų procedūrą – naująjį Europos važiavimo ciklą. Šiuo metu Komisija ir kitos institucijos rengia naują procedūrą – pasaulinę lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą (PLTPBP) (angl. *Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure*), kuri turėtų būti pradėta naudoti iki 2017 m. sausio 1 d. ir pakeisti senąjį bandymų ciklą.

Naujų lengvųjų automobilių gamintojai ir jų tiekėjai turi būti raginami sertifikuoti ir diegti tokias technologijas arba technologijų paketus (ekologines naujoves), kuriais toliau būtų mažinamas degalų suvartojimas ir su tuo tiesiogiai susijęs išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis. Kol kas nėra pripažinta nė vienos ekologinės naujovės, nes bandymų procedūra yra per sudėtinga ir per brangi. Todėl pranešėjas mano, kad būtina sukurti paskatą supaprastinti naujoviškų technologijų arba technologijų paketų pripažinimą. Kaip įtvirtinta Reglamente (EB) Nr. 443/2009, dėl šių technologijų naudojimo gamintojui taikoma vidutinė savitoji teršalų išmetimo norma gali būti sumažinta ne daugiau kaip 7 g CO<sub>2</sub>/km.

Kadangi dar negalima numatyti, kokias alternatyvias pavaros koncepcijas vartotojai priims, nėra tikslinga jau 2014 m. persvarstyti reglamentavimą, kuris bus taikomas po 2020 m. Pranešėjas mano, kad iš naujo įvertinti būsimą padėtį rinkoje tikslinga ne anksčiau kaip 2017 m.

20.3.2013

## **PRAMONĖS, MOKSLINIŲ TYRIMŲ IR ENERGETIKOS KOMITETO NUOMONĖ**

pateikta Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetui

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 ir nustatomi būdai, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį (COM(2012) 0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Nuomonės referentė (\*): Fiona Hall

(\*): Darbo su susijusiais komitetais procedūra. Darbo tvarkos taisyklių 50 straipsnis

### **TRUMPAS PAGRINDIMAS**

2012 m. liepos 11 d. Komisija pateikė pasiūlymą dėl Reglamento (EB) Nr. 443/2009, kuriuo nustatomi naujų automobilių parko išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo iki 2020 m. pagrindai, peržiūros. Šia peržiūra įgyvendinamos sąlygos, be kurių neįmanoma pasiekti 95gCO<sub>2</sub>/km tikslo antruoju laikotarpiu iki 2020 m.

Tikslo siekimo būdai yra įgyvendinimo aspektai, turintys reikšmės tam, kaip turi būti siekiama teršalų išmetimo normos. Komisijos pasiūlyme dauguma būdų lieka nepakeisti, išskyrus kelias išimtis:

- automobiliams, išmetantiems mažiau kaip 35 gCO<sub>2</sub>/km, 2020–2023 m. bus skiriami ypatingieji kreditai, kuriems bus taikomas daugiklis 1,3, ir jie galės būti skirti ne daugiau kaip 20 000 vieno gamintojo automobilių per visą sistemos taikymo laikotarpį;
- pakoreguotas tikslas dėl 2020 m. tam tikro rinkos segmento gamintojams taikytinų nukrypti leidžiančių nuostatų ir gamintojams, atsakingiems už mažiau nei 500 per metus įregistruotų naujų keleivinių automobilių, netaikoma pareiga laikytis CO<sub>2</sub> normos;
- į ekologines naujoves toliau atsižvelgiama įgyvendinant peržiūrėtą bandymų procedūrą;

Be to, atnaujinamos nuostatos dėl komiteto procedūros, kad ji atitiktų Lisabonos sutartį.

Nuomonės referentė iš esmės palankiai vertina persvarstytą reglamentą. Atsižvelgiant į tai, kad dauguma automobilių gamintojų sėkmingai siekia 2015 ir 2020 m. išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio tikslų, kaip sutarta 2009 m., šiuo etapu nepageidautina labai keisti būdų, kaip pasiekti 95gCO<sub>2</sub>/km tikslą iki 2020 m. Tačiau dar lieka svarbių klausimų, į kuriuos Komisija deramai neatsižvelgė savo pasiūlyme.

Svarbus rūpimas klausimas yra didėjantis atotrūkis tarp transporto priemonių tipo patvirtinimo ir realaus naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio. Komisijos duomenimis, šis atotrūkis siekia net 15–30 proc. Dėl šio neatitikimo daugiausia kalti metodai, kuriuos naudoja automobilių gamintojai, apskaičiuodami išmetamą CO<sub>2</sub> kiekio pagal šiuo metu taikomą bandymų ciklo procedūrą. Labai svarbu šį neatitikimą panaikinti dar ir dėl to, kad mažesnis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis turi tiesioginį ryšį su mažesnėmis vartotojų išlaidomis kurui ir mažesniu naftos importu.

Taigi nuomonės referentė pageidautų, kad Komisija iki 2014 m. persvarstytų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui matuoti taikomą ES reglamentuotą bandymų procedūrą, nustatytą Reglamente (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemonėse. Iki 2012 m. sausio mėn. Komisija turėtų galėti atnaujinti ES bandymų ciklą. Tai turėtų įvykti nepriklausomai nuo to, ar iki to laiko bus suderinta JT Europos ekonominės komisijos (UNECE) pasauliniu mastu suderinta lengvųjų automobilių bandymo procedūra, kadangi Europos vartotojai yra suinteresuoti degalų taupa, nepaisydami tarptautinės pažangos. Naujos pasauliniu mastu suderintos procedūros vėliau galėtų būti įtrauktos į ES bandymų ciklo sistemą, o atskirų automobilių gamintojų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio tikslai – pakoreguoti. Galimybė įvertinti ekologines naujoves jų neįtraukiant į bandymų ciklą neturėtų būti išlaikyta atnaujinant ES bandymų ciklą 2015 m.

Vienas iš Komisijos pasiūlymo trūkumų yra tas, kad nenumatoma vizija po 2020 m. Nors gali būti neįmanoma numatyti tikslios technologinės pažangos trajektorijos iki 2025 m., pramonei būtų naudinga gauti aiškų politinį signalą. Todėl šiame reglamente turėtų būti nustatyti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio tikslai iki 2025 m. Toks tikslas suteiktų pramonei daug laiko ir būtų persvarstomas siekiant užtikrinti jo įgyvendinamumą socialiniu ir ekonominiu požiūriu teisingu būdu.

JAV jau nustatytas 2025 m. tikslas. Reikalaujama, kad JAV automobilių gamintojai per pusę sumažintų vidutinio automobilio, parduoto tarp 2011 ir 2025 m., sunaudojamų degalų kiekį. Kadangi ES ir toliau turėtų būti viena iš pirmaujančių pasaulinėse lenktynėse dėl švaresnių automobilių, ji turėtų apsispręsti dėl tokio pat ambicingo pažangos tempo. Tikslas sumažinti išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį 50 proc., palyginti su 2011 m. lygiu, reikštų, kad jis turėtų sumažėti iki mažiau kaip 70 g CO<sub>2</sub>/km. Bendrovės „AEA-Ricardo“ 2012 m. atlikto naujausio tyrimo duomenimis, 70 g CO<sub>2</sub>/km yra tinkamiausias tikslas iki 2025 m. ir jis gali būti pasiektas su tik 7 proc. itin mažai teršalų į aplinką išmetančių transporto priemonių ir maždaug 20 proc. hibridinių transporto priemonių.

Nustačius 70 g CO<sub>2</sub>/km tikslą iki 2025 m. būtų užtikrinta, kad būtų toliau investuojama į alternatyvios energijos traukinius ir būtų sukurta papildomų augimo galimybių ir su moderniomis technologijomis susijusių darbo vietų. McKinsay vertinimu, iki 2030 m. ES bus sukurta 110 000 naujų darbo vietų gamybos ir mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros srityje vien dėl poreikio gaminti daugiau taupiai kurą naudojančių transporto priemonių. Komisija pripažino, kad kaip naudos parametras verčiau naudoti ne transporto priemonės



masę, o jos ratų apibrėžtą plotą, ir būtų tikslinga pereiti prie transporto priemonės ratų apibrėžto jos ploto naudos parametro siekiant 2025 m. tikslo ir leisti gamintojams 2015–2020 m. laikotarpiu pasirinkti masės arba automobilio ratų apibrėžto jo ploto matą.

*Galiausiai, nuomonės pranešėja siūlo iš dalies pakeisti straipsnį dėl ypatingųjų kreditų. Ypatingųjų kreditų trūkumas yra tas, kad, nors jie paskatina automobilių gamintojus gaminti daugiau itin mažai teršalų į aplinką išmetančių transporto priemonių, jie taip pat suteikia galimybę gamintojams parduoti daugiau didesnį taršos rodiklį turinčių automobilių ir tai daro neigiamą poveikį siekiamam CO<sub>2</sub> kiekio tikslui. Nuomonės referentė vietoj to siūlo nustatyti lankstų įpareigojimą, panašų į Kalifornijoje taikomą įpareigojimą mažo anglies dioksido kiekio transporto priemonei. Tai paspartins alternatyvia energija, pavyzdžiui, elektros baterijomis ir kuro elementais, varomų traukinių kūrimą ir eksploatavimą ir užtikrins adekvačias investicijas į itin mažo į aplinką išmetamų teršalų kiekio technologijas. Tai suteiks paskatų naujovių pirmieviams nustatant ne tokius griežtus išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio tikslus iki 2025 m. ir kartu užtikrins, kad gamintojai, kurie nuspręš neprisidėti prie ankstyvo itin mažai teršalų į aplinką išmetančių transporto priemonių eksploataavimo, papildomai patobulintų savo gaminamus automobilius po 2020 m.*

*Komisija, valstybės narės ir regionų bei vietos valdžios institucijos turėtų siekti nustatyti ir skleisti pažangiausią skatinimo naudoti ypač mažai teršalų į aplinką išmetančias transporto priemones praktiką, kad didelis pardavimo augimas kai kuriose Europos šalyse atsikartotų visose valstybėse narėse.*

## **PAKEITIMAI**

Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komitetas ragina atsakingą Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetą į savo pranešimą įtraukti šiuos pakeitimus:

### **Pakeitimas 1 Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

***(1a) jei tikslai keičiami pernelyg dažnai, sukuriamas netikrumas automobilių pramonei ir daromas neigiamas poveikis jos konkurencingumui pasaulyje;***

### **Pakeitimas 2 Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **2 konstatuojamoji dalis**

*Komisijos siūlomas tekstas*

(2) reikėtų paaiškinti, kad, siekiant nustatyti, ar vykdomas 95 g CO<sub>2</sub>/km tikslas, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis turėtų būti toliau matuojamas vadovaujantis 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos ir jo įgyvendinimo priemonėmis bei naudojantis naujoviškomis technologijomis;

*Pakeitimas*

(2) reikėtų paaiškinti, kad, siekiant nustatyti, ar vykdomas 95 g CO<sub>2</sub>/km tikslas, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis turėtų būti toliau matuojamas vadovaujantis 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos ir jo įgyvendinimo priemonėmis bei naudojantis naujoviškomis technologijomis. ***Vis dėlto iš Komisijos atliktų tyrimų matyti, kad išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui matuoti naudojamos bandymų procedūros pagal tą reglamentą nepadėjo išvengti tokios padėties, kai gamintojai vis dažniau naudojami galimybėmis pasirinkti ir užtikrina tariamai mažesnius išmetamo CO<sub>2</sub> kiekius, kurie nėra susiję su technologiniais patobulinimais ir negali būti užtikrinti realiomis važiavimo keliu sąlygomis. Taigi Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 turėtų būti skubiai persvarstytas siekiant užtikrinti, kad bandymų procedūros tinkamai atspindėtų tikrovišką automobilių išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį;***

**Pakeitimas 3**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**2 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

***(2a) didelės ir vis didėjančios iškastinio kuro ir ypač naftos kainos kelia pavojų ekonomikos atsigavimui, energijos tiekimo saugumui ir galimybei naudotis energija Europoje. Naftos krizės gali sukelti didelius ekonomikos nuosmukius, mažinti konkurencingumą ir didinti***

*nedarbą. Todėl sumažinti mūsų priklausomybę nuo naftos, be kita ko, didinant naujų lengvųjų transporto priemonių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių efektyvumą ir tvarumą, yra prioritetas;*

#### **Pakeitimas 4**

##### **Pasiūlymas dėl reglamento 3 konstatuojamoji dalis**

*Komisijos siūlomas tekstas*

(3) pripažįstant, kad ankstyvųjų kartų itin mažai anglies dioksido išmetančių transporto priemonių moksliniams tyrimams ir plėtrai reikia didelių išlaidų, yra tinkama pirminiame jų teikimo Sąjungos rinkai etape šį procesą laikinai tam tikru mastu spartinti ir palengvinti;

*Pakeitimas*

(3) pripažįstant, kad ankstyvųjų kartų itin mažai anglies dioksido išmetančių transporto priemonių moksliniams tyrimams ir plėtrai reikia didelių išlaidų, yra tinkama pirminiame jų teikimo Sąjungos rinkai etape šį procesą laikinai tam tikru mastu spartinti ir palengvinti.  
***Komisija, valstybės narės ir regionų bei vietos valdžios institucijos turėtų siekti nustatyti ir skleisti pažangiausių skatinimo naudoti itin mažai teršalų į aplinką išmetančias transporto priemones praktiką, kad didelis pardavimo augimas kai kuriose Europos šalyse atsikartotų visose valstybėse narėse;***

#### **Pakeitimas 5**

##### **Pasiūlymas dėl reglamento**

##### **4 konstatuojamoji dalis**

*Komisijos siūlomas tekstas*

(4) pripažįstant neproporcingą poveikį smulkiausiems gamintojams, kylantį iš savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų atsižvelgiant į transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir tik nedidelę naudą dėl šių gamintojų parduodamų transporto priemonių

*Pakeitimas*

(4) pripažįstant neproporcingą poveikį smulkiausiems gamintojams, kylantį iš savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų atsižvelgiant į transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir tik nedidelę naudą dėl šių gamintojų parduodamų transporto priemonių

neišmesto į aplinką CO<sub>2</sub>, gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei **500** naujų keleivinių automobilių per metus, nebetaikoma savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą;

neišmesto į aplinką CO<sub>2</sub>, gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei **1000** naujų keleivinių automobilių per metus, nebetaikoma savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą;

### *Pagrindimas*

*Mažų gamintojų prašymų dėl leidimų nukrypti teikimas vyko labai sudėtingai ir šiam procesui reikėjo didelių išteklių, taip pat ir Komisijos išteklių. Komisijos poveikio vertinime nurodoma, kad šie gamintojai klimatą paveikia nežymiai. Be to, 500 automobilių riba trukdo šių mažų bendrovių ekonominiam vystymuisi, jos būtų labiau finansiškai perspektyvios, jei gamintų iki 1000 automobilių per metus, ypač ekonomikos krizės sąlygomis.*

## **Pakeitimas 6**

### **Pasiūlymas dėl reglamento 7 konstatuojamoji dalis**

#### *Komisijos siūlomas tekstas*

(7) siekiant sudaryti sąlygas automobilių pramonei vykdyti ilgalaikes investicijas ir taikyti naujoves, pageidautina **nurodyti, kaip šis reglamentas turėtų būti keičiamas** dėl laikotarpio po 2020 m. **Tokios nuorodos turėtų būti pagrįstos įvertinimu, kiek būtina sumažinti išmetamų teršalų kiekį, atsižvelgiant į Sąjungos ilgalaikius klimato kaitos tikslus, ir koks būtų poveikis** automobiliams skirtų ekonomiškai efektyvių CO<sub>2</sub> mažinimo technologijų **plėtrai**. Todėl pageidautina, kad **šie aspektai būtų peržiūrėti**, Komisija pateiktų ataskaitą ir **prireikus pasiūlymus dėl tikslų po 2020 m.**;

#### *Pakeitimas*

(7) siekiant sudaryti sąlygas automobilių pramonei vykdyti ilgalaikes investicijas ir taikyti naujoves, pageidautina **pateikti nurodymus** dėl laikotarpio po 2020 m. **Tai turėtų būti daroma nustatant 2025 m. tikslą. Tas tikslas turėtų būti pagrįstas išmetamų teršalų kiekiu, kurį** būtina sumažinti **laikantis** Sąjungos **ilgalaikių** klimato kaitos **tikslų**, ir **turėtų paspartinti** automobiliams skirtų **lengvųjų automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo** ekonomiškai efektyvių technologijų **plėtrą**. Todėl pageidautina, kad Komisija pateiktų ataskaitą ir **pasiūlytų normas, kurios derėtų su ekonomiškai efektyviu būdu pasiekti Sąjungos ilgalaikius klimato kaitos 2050 m. tikslus ir kuriomis būtų užtikrinamas tolesnis Europos Sąjungos pirmavimas degalų taupymo ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio srityje. Ataskaitoje turi būti atsižvelgiama į viso lengvųjų transporto priemonių gyvavimo ciklo metu (įskaitant gamybą ir gyvavimo ciklo pabaigą) išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį;**

**Pakeitimas 7**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**7 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

***(7a) pripažįstant, kad gamintojams reikia daug laiko moksliniams tyrimams ir technologijų plėtrai ir siekiant investuotojams suteikti jiems reikalingą tikrumą, labai svarbu nustatyti 2025 m. tikslą;***

**Pakeitimas 8**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**7 b konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

***(7b) kadangi tam, kad vartotojai galėtų sąmoningai pasirinkti, jiems labai svarbu turėti tikslią ir teisingą informaciją apie išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį ir degalų suvartojimą, kurie yra tiesiogiai susiję, didžiausias dėmesys turėtų būti skiriamas šių parametrų prognozavimui. Tačiau šiuo metu tikrasis lengvųjų transporto priemonių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių keliuose išmetamas teršalų kiekis labai skiriasi nuo dabartinio bandymų ciklo metu nustatomų verčių. Todėl reikia skubiai sukurti pagerintą bandymų ciklą;***

**Pakeitimas 9**

**Pasiūlymas dėl reglamento**  
**8 konstatuojamoji dalis**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

(8) Reglamente reikalaujama, kad Komisija vykdytų poveikio vertinimą, siekdama peržiūrėti bandymų procedūras, kad jos

(8) Reglamente ***(EB) Nr. 443/2009*** reikalaujama, kad Komisija vykdytų poveikio vertinimą, siekdama peržiūrėti

tinkamai parodytų realų automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. **Šis darbas atliekamas Jungtinių Tautų Europos ekonominėje komisijoje rengiant pasaulinę lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą, tačiau dar nėra baigtas.** Todėl **Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede nustatomos teršalų išmetimo normos 2020 m., kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedą. Pakeitus bandymų procedūras reikėtų pataisyti I priede nustatytas ribas, kad gamintojams ir įvairių klasių transporto priemonėms būtų taikomi panašaus griežtumo reikalavimai;**

bandymų procedūras, kad jos tinkamai parodytų realų automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. **Šiuo metu įgyvendinant Sąjungos savitajam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui matuoti taikomą reglamentuotą procedūrą užfiksuojami mažesni išmetamų teršalų kiekiai nei realiai** transporto priemonių kelyje išmetamų teršalų kiekiai. Todėl **2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 715/2014 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos ir jo įgyvendinimo priemonėse nurodytos matavimo procedūros turi būti skubiai pakeistos.**

**Bandymų procedūrų peržiūra šiuo metu atliekama Jungtinių Tautų Europos ekonominėje komisijoje rengiant pasaulinę lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą (PLTPBP), tačiau dar nėra baigtas. Atsižvelgiant į tai ir kadangi esamas bandymų ciklas nepakankamai atspindi tikrąjį lengvųjų transporto priemonių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių keliuose išmetamą teršalų kiekį, labai svarbu skubiai sukurti pagerintą bandymų ciklą. Siekiant gamintojams suteikti planavimo tikrumą, taikoma dabartinė bandymų procedūra, kol ji nebus pakeista pasauline lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra. Pakeitus Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede, kuriame nustatomos teršalų išmetimo normos 2020 m., kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedą, nustatytas dabartines bandymų procedūras reikėtų pataisyti I priede nustatytas ribas, kad gamintojams ir įvairių klasių transporto priemonėms būtų taikomi panašaus griežtumo reikalavimai;**

## **Pakeitimas 10** **Pasiūlymas dėl reglamento**

### **12 konstatuojamoji dalis**

*Komisijos siūlomas tekstas*

(12) įgaliojimus priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį reikėtų perduoti Komisijai, kad būtų papildytos taisyklės, susijusios su nukrypti nuo savitųjų teršalų išmetimo normų leidžiančiomis nuostatomis, iš dalies pakeisti su išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio stebėjimu susijusius duomenų reikalavimus ir pritaikyti I priede pateiktas savitojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio apskaičiavimo formules prie pokyčių dėl transporto priemonių masės ir **Reglamente (EB) Nr. 715/2007 reglamentuotos** bandymų procedūros savitajam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui apskaičiuoti. Labai svarbu, kad parengiamųjų darbų metu Komisija rengtų tinkamas konsultacijas, taip pat su ekspertais. Rengdama ir sudarydama deleguotuosius aktus Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai persiųsti ir Europos Parlamentui, ir Tarybai;

## **Pakeitimas 11** **Pasiūlymas dėl reglamento**

### **12 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

(12) įgaliojimus priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį reikėtų perduoti Komisijai, kad būtų papildytos taisyklės, susijusios su nukrypti nuo savitųjų teršalų išmetimo normų leidžiančiomis nuostatomis, iš dalies pakeisti su išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio stebėjimu susijusius duomenų reikalavimus ir pritaikyti I priede pateiktas savitojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio apskaičiavimo formules prie pokyčių dėl transporto priemonių masės ir bandymų procedūros savitajam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui apskaičiuoti. Labai svarbu, kad parengiamųjų darbų metu Komisija rengtų tinkamas konsultacijas, taip pat su ekspertais. Rengdama ir sudarydama deleguotuosius aktus Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai persiųsti ir Europos Parlamentui, ir Tarybai;

***(12a) yra tinkama įvertinti poreikį nebenaudoti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normų ir jas pakeisti kuro sunaudojimo efektyvumo normomis, kadangi išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normomis neatsižvelgiama į šiuolaikinių vidaus degimo variklių išmetamas kenksmingas medžiagas. Todėl Komisija raginama pateikti ataskaitą šiuo***

*klausimu;*

## **Pakeitimas 12**

### **Pasiūlymas dėl reglamento 14 konstatuojamoji dalis**

*Komisijos siūlomas tekstas*

(14) Komisija įvertino galimybę nustatyti transporto priemonės ratų apibrėžtą jo plotą ir naudoti šį dydį kaip „naudos“ koeficientą I priede pateiktose formulėse. Nustatyti šį dydį įmanoma ir galimybė jį naudoti buvo įvertinta atliekant poveikio vertinimą; remiantis tuo vertinimu daroma išvada, kad 2020 m. taikytinoje formulėje naudojamas „naudos“ parametras turėtų būti masė. Tačiau *mažesnės sąnaudos ir pranašumai, susiję su „naudos“ parametro pakeitimu į transporto priemonės ratų apibrėžtą jo plotą*, turėtų būti *nagrinėjami atliekant būsimą peržiūrą*;

*Pakeitimas*

(14) Komisija įvertino galimybę nustatyti transporto priemonės ratų apibrėžtą jo plotą ir naudoti šį dydį kaip „naudos“ koeficientą ***Reglamento (EB) Nr. 443/2009*** I priede pateiktose formulėse. Nustatyti šį dydį įmanoma ir galimybė jį naudoti buvo įvertinta atliekant poveikio vertinimą. Remiantis tuo vertinimu daroma išvada, kad 2020 m. taikytinoje formulėje naudojamas „naudos“ parametras turėtų būti masė, ***kadangi pakeitus naudingumo parametras nebūtų pasiektas tikslas užtikrinti planavimo tikrumą, nes gamintojai, remdamiesi tuo, kad esamas parametras ir toliau bus taikomas, jai pradėjo rengti savo atitikties užtikrinimo planus iki 2020 m.*** Tačiau ***atsižvelgiant į mažesnes sąnaudas ir pranašumus, susijusius su perėjimu prie transporto priemonės ratų apibrėžto jos ploto kaip naudos parametro, siekiant 2025 m. tikslo transporto priemonės ratų apibrėžtas jos plotas galėtų būti naudojamas kaip naudos parametras ir gamintojams turėtų būti suteikta galimybė šį parametras naudoti nuo 2020 m.;***

## **Pakeitimas 13**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 1 punktą**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

1 straipsnio antra pastraipa

*Komisijos siūlomas tekstas*

„Nuo 2020 m. šiuo reglamentu nustatomas tikslas, kad vidutinis naujų automobilių

*Pakeitimas*

„Nuo 2020 m. šiuo reglamentu nustatomas tikslas, kad vidutinis naujų automobilių



parko išmetamų teršalų kiekis būtų 95 g CO<sub>2</sub>/km, kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedą ir *jo įgyvendinimo priemones, bei panaudojant naujoviškas technologijas*“.

parko išmetamų teršalų kiekis būtų 95 g CO<sub>2</sub>/km, kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, Reglamento (EB) Nr. 692/2008 *III ir XII priedą, ECE R83-06 ir ECE R101 kiekvienu atskiru atveju, kaip galioja* +.“

---

+ *OL: įrašyti šio reglamento priėmimo datą.*

#### *Pagrindimas*

*Dabartinio Euro 6 reglamento versija (NEDC/ECE R83 ir ECE R101) turėtų būti atnaujinta, kad būtų užtikrinamas tas pats šiandien nustatytų tikslų griežtumo lygis, nepriklausomai nuo procedūrų numatytų pakeitimų ir paties ciklo.*

### **Pakeitimas 14** **Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 2 punktą**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
2 straipsnio 4 dalis

#### *Komisijos siūlomas tekstas*

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

#### *Pakeitimas*

4. 4 straipsnis, 8 straipsnio 4 dalies b ir c punktai, 9 straipsnis ir 10 straipsnio 1 dalies a ir c punktai netaikomi gamintojui, kuris kartu su visomis su juo susijusiomis įmonėmis atsakingas už mažiau nei **1000** per praėjusius kalendorinius metus ES įregistruotų naujų keleivinių automobilių“.

#### *Pagrindimas*

*Mažų gamintojų prašymų dėl leidimų nukrypti teikimas vyko labai sudėtingai ir šiam procesui reikėjo didelių išteklių, taip pat ir Komisijos išteklių. Komisijos poveikio vertinime nurodoma, kad šie gamintojai klimatą paveikia nežymiai. Be to, 500 automobilių riba trukdo šių mažų bendrovių ekonominiam vystymuisi, jos būtų labiau finansiškai perspektyvios, jei gamintų iki 1000 automobilių per metus, ypač ekonomikos krizės sąlygomis.*

**Pakeitimas 15**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 2 a punktą (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
3 straipsnio 1 dalies f punktą

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*2a) 3 straipsnio 1 dalies f punktą pakeičiamas taip:*

**„f) savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis – keleivinio automobilio išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, išmatuotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir atitikties liudijime pažymėtas kaip išmetamo CO<sub>2</sub> masė (bendra). Keleivinių automobilių, kurių tipas nebuvo patvirtintas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, „savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis“ – išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, išmatuotas pagal tą pačią matavimo tvarką, kuri nurodyta keleiviniams automobiliams Reglamente (EB) Nr. 692/2008, arba taikant Komisijos patvirtintas procedūras tokių keleivinių automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui nustatyti. Šio reglamento tikslais bet kokie Reglamento (EB) Nr. 715/2007, Reglamento (EB) Nr. 692/2008 ir EEK standartų R 83 ir R 101, kuriais remiamasi ir kurie įsigalioja nuo 2013 m. sausio 1 d., pakeitimai, įsigalioja nuo 2021 m. sausio 1 d.“**

**Pakeitimas 16**

**Pasiūlymas dėl reglamento**  
**1 straipsnio 4 punktą**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
5 a straipsnis (naujas)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

1. Apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, kiekvienas naujas keleivinis automobilis, išmetantis mažiau kaip **35 g CO<sub>2</sub>/km, 2020–2023 m.**

1. Apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, kiekvienas naujas keleivinis automobilis, išmetantis mažiau kaip **50 g CO<sub>2</sub>/km, 2016–2023 m.**

laikotarpiu skaičiuojamas kaip *1,3* keleivinio automobilio, o nuo 2024 m. – kaip 1 keleivinis automobilis.

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

laikotarpiu skaičiuojamas kaip *1,5* keleivinio automobilio, o nuo 2024 m. – kaip 1 keleivinis automobilis.

*2. Kiekvieno gamintojo išmetimo tikslinio rodiklio, gauto iš ypatingųjų kreditų skaičiavimo, padidinimas negali viršyti 2,5 g CO<sub>2</sub>/km per metus.*

## **Pakeitimas 17** **Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 4 a punktą (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
6 straipsnis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*4a) 6 straipsnis pakeičiamas taip:*

**„Siekiant nustatyti, kaip gamintojas laikosi 4 straipsnyje nurodytos savo savitosios išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normos, kiekvienai transporto priemonei, kuri gali būti varoma ES standartus atitinkančiais alternatyviais degalais, taikoma savitoji išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio norma iki 2015 m. gruodžio 31 d. sumažinama 5 %, atsižvelgiant į didesnes inovacinių degalų technologijų ir teršalų mažinimo galimybes naudojant biodegalus. Toks sumažinimas taikomas tik tada, jei bent 30 % degalinių toje valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė registruota, parduoda šio tipo alternatyvius degalus, įskaitant biodegalus, atitinkančius taikytinuose Sąjungos teisės aktuose nustatytus tvarumo kriterijus.“**

*Pagrindimas*

*5 proc. CO<sub>2</sub> išmetimo sumažinimo priedas turėtų būti taikomas visiems alternatyviems degalams, įskaitant bioesterio, o ne tik bioetanolio.*

## Pakeitimas 18

### Pasiūlymas dėl reglamento

#### 1 straipsnio 4 b punktas (naujas)

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

8 straipsnio 4 a dalis (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**4b) 8 straipsnyje įrašoma ši dalis:**

**„4a. Kai, atlikus gamybos atitikties patikrinimą, valstybė narė pagal Direktyvos 2007/46/EB 12 straipsnio 3 dalį nustato, kad pagamintos transporto priemonės išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis nukrypsta nuo patvirtinto tipo daugiau nei 4 proc., apie šį nukrypimą ji praneša Komisijai ir pateikia išsamius duomenis, nurodytus šio Reglamento II priede.**

**Kitais kalendoriniais metais, apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, tam transporto priemonės tipui, kuriam buvo nustatytas nukrypimas, taikomas atitinkamai pakoreguotas savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis.“**

## Pakeitimas 19

### Pasiūlymas dėl reglamento

#### 1 straipsnio 9 punktas

2009/443/EC

12 straipsnio 2 dalies pirmas sakiny

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

Komisija nustato išsamias 1 dalyje nurodytų naujoviškų technologijų patvirtinimo procedūros taisykles, priimdama įgyvendinimo aktus. Tokie įgyvendinimo aktai priimami taikant 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

Komisija nustato išsamias 1 dalyje nurodytų naujoviškų technologijų **arba naujoviškų technologijų paketų** patvirtinimo procedūros taisykles, priimdama įgyvendinimo aktus. Tokie įgyvendinimo aktai priimami taikant *šio Reglamento* 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

**Pakeitimas 20**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 9 a punktas (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
12 straipsnio 4 a dalis (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**9a) 12 straipsnis papildomas šia dalimi:**  
**„4a. Komisija kartą per metus Tarybai ir Parlamentui pateikia patvirtintų ir atmestų naujoviškų technologijų ir naujoviškų technologijų paketų ataskaitą.“**

**Pakeitimas 21**

**Pasiūlymas dėl reglamento**  
**1 straipsnio 9 b punktas (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
12 straipsnio 4 b dalis (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**9b) 12 straipsnis papildomas šia dalimi:**  
**„4b. Komisija iki 2013 m. gruodžio 31 d. užbaigia įgyvendinimo nuostatų dėl šiame straipsnyje nurodytų naujoviškų technologijų peržiūrą, siekiant atitinkamai supaprastinti paraiškų ir patvirtinimo procedūras.“**

**Pakeitimas 22**

**Pasiūlymas dėl reglamento**  
**1 straipsnio 10 punkto b papunktis**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
13 straipsnio 3 dalis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

b) 3 dalies **antra** pastraipa **išbraukiama**.

b) 3 dalies **pirma** pastraipa **pakeičiama taip:**

„3. Nuo 2012 m. Komisija atlieka poveikio vertinimus, kad ne vėliau kaip 2014 m., kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalyje, galėtų peržiūrėti tame Reglamente *nustatytą išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio matavimo tvarką, siekiant taikyti peržiūrėtą matavimo tvarką kai tik bus įmanoma*. Komisija visų pirma pateikia atitinkamus pasiūlymus pakoreguoti tą tvarką, kad būtų tinkamai atsižvelgiama į tikrąjį automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir kad ji apimtų patvirtintas naujoviškas technologijas, kaip apibrėžta 12 straipsnyje, kurios galėtų būti naudojamos vykstant bandymų ciklui. Komisija užtikrina, kad ši tvarka vėliau būtų reguliariai peržiūrima.“

**Pakeitimas 23**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 10 punkto b a papunktis (naujas)**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
13 straipsnio 3 dalies 2 a pastraipa (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*ba) 13 straipsnio 3 dalyje po 2 pastraipos įterpiama ši pastraipa:*

*„Siekiant patikrinti, ar pagamintų transporto priemonių išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis atitinka patvirtinto tipo vertes, valstybės narės, atsakingos už gamybos atitikties patikrinimą, atlieka pagamintų transporto priemonių reprezentatyviojo ėminio aerodinaminio pasipriešinimo ir riedėjimo varžos verčių auditą, įskaitant saviriedos bandymus, ir pagal 8 straipsnio 4a dalį praneša apie bet kokius nukrypimus nuo tipo patvirtinimo verčių.“*

**Pakeitimas 24**  
**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 10 punkto b b papunktis (naujas)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**bb) 13 straipsnis papildomas šia dalimi:**

**„3a. Komisija įvertina galimybę „variklio išmetalų“ požiūrį, pagal kurį atsižvelgiama tik į teršalų išmetimą, susijusį su degalų gamyba ir naudojimu, pakeisti „gyvavimo ciklo“ požiūriu, kuris apima išmetamus teršalus visais transporto priemonės gyvavimo ciklo etapais nuo žaliavų gamybos iki gyvavimo ciklo pabaigos utilizavimo ar perdirbimo.“**

## **Pakeitimas 25**

**Pasiūlymas dėl reglamento  
1 straipsnio 10 punkto c papunktis**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
13 straipsnio 5 dalis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

5. Iki 2014 m. gruodžio 31 d. Komisija **peržiūri savitąsias** teršalų išmetimo **normas, būdus** tikslui pasiekti ir **kitus** šio reglamento **aspektus**, kad nustatytų naujiems keleiviniams automobiliams **po 2020 m.** taikytinas CO<sub>2</sub> išmetimo normas“.

5. Iki 2014 m. gruodžio 31 d. Komisija **užbaigia savitųjų** teršalų išmetimo **normų, būdų** tikslui pasiekti ir **kitų** šio reglamento **aspektų peržiūrą**, kad nustatytų naujiems keleiviniams automobiliams **2025 m. ir vėliau** taikytinas CO<sub>2</sub> išmetimo normas. **Tokios normos turi derėti su ekonomiškai efektyviu būdu pasiekti Sąjungos ilgalaikius klimato kaitos 2050 m. tikslus.**

**Komisija vertina:**

**a) remdamasi poveikio vertinimu ir ekonominiu pagrįstumu, būdus ilgalaikiam 2025 m. tikslui pasiekti;**

**b) to tikslo įgyvendinimo aspektus, įskaitant mokesčių už viršytą taršos normą.**

**Remdamasi tos peržiūros rezultatais ir poveikio vertinimu, kuris apima bendrąjį poveikio automobilių pramonei ir susijusioms pramonės šakoms vertinimą, Komisija pagal įprastą teisėkūros**

*procedūrą prireikus pateikia pasiūlymą iš dalies keisti šį reglamentą konkurencijos požiūriu kuo neutralėsniu būdu, kuris būtų socialiai teisingas ir tvarus.*

## **Pakeitimas 26** **Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 10 punkto d papunktis**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
13 straipsnio 7 dalis

### *Komisijos siūlomas tekstas*

7. Komisija įgaliojama priimti *deleguotuosius* aktus pagal **14a straipsnį**, kuriais būtų pataisytos I priede pateiktos formulės, kad jos atspindėtų visus savitajam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui matuoti taikomos reglamentuotos bandymų procedūros, nurodytos Reglamente (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamente (EB) Nr. 692/2008, pokyčius, kartu užtikrinant, kad ankstesne ir nauja bandymų procedūromis gamintojams ir įvairaus naudingumo transporto priemonėms būtų nustatomi panašaus griežtumo reikalavimai.

### *Pakeitimas*

7. Komisija įgaliojama priimti *įgyvendinimo* aktus pagal **14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą**, kuriais būtų pataisytos I priede pateiktos formulės, kad jos atspindėtų visus savitajam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui matuoti taikomos reglamentuotos bandymų procedūros, nurodytos Reglamente (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamente (EB) Nr. 692/2008, pokyčius, kartu užtikrinant, kad ankstesne ir nauja bandymų procedūromis gamintojams ir įvairaus naudingumo transporto priemonėms būtų nustatomi panašaus griežtumo reikalavimai.

### *Pagrindimas*

*Dabartiniame pasiūlyme suteikiama tik Europos Parlamento ir valstybių narių ex-post kontrolės galimybė. Kadangi valstybės narės yra atsakingos už Sąjungos teisės įgyvendinimą, o Komisijai suteiktas vykdomasis vaidmuo, būtina sudaryti vienodas įgyvendinimo sąlygas. Pramonės požiūriu, valstybės narės vykdo Komisijos priežiūrą. Todėl turėtų būti taikoma atitinkama komiteto procedūra.*

## **Pakeitimas 27** **Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 12 punktas**  
Reglamentas (EB) Nr. 443/2009  
14 straipsnio 2 dalis



*Komisijos siūlomas tekstas*

2. Įgaliojimai priimti 8 straipsnio 9 dalies antroje pastraipoje, 11 straipsnio 8 dalyje, 13 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje **ir 13 straipsnio 7 dalyje** nurodytus deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami nuo [šio reglamento įsigaliojimo data] **neapibrėžtam laikotarpiui**.

*Pakeitimas*

2. Įgaliojimai priimti 8 straipsnio 9 dalies antroje pastraipoje, 11 straipsnio 8 dalyje **ir** 13 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje nurodytus deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami **penkerių metų laikotarpiui** nuo [šio reglamento įsigaliojimo data]. **Komisija pateikia ataskaitą dėl įgaliojimų suteikimo vėliausiai likus devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos. Įgaliojimų suteikimas automatiškai pratęsiamas tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimą dėl tokio pratęsimo vėliausiai likus trims mėnesiams iki kiekvieno tokio laikotarpio pabaigos.**

**Pakeitimas 28**

**Pasiūlymas dėl reglamento**

**1 straipsnio 13 punktą**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

I priedo 1 punkto c papunktis

*Komisijos siūlomas tekstas*

c) Nuo 2020 m.

Savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis =  $95 + a \times (M - M_0)$

Čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg)

M<sub>0</sub> = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje.

a = 0,0333.

*Pakeitimas*

c) Nuo 2020 m.

**Siekiant nustatyti parko vidutinį savitąjį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį turėtų būti taikoma viena iš šių formulių:**

**i) Savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis =  $95 + a \times (M - M_0)$**

Čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg)

M<sub>0</sub> = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje

a = 0,0333.

*ii) Savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis = 95 + a  
× (F – F<sub>0</sub>)*

*Čia:*

*F = transporto priemonės ratų apibrėžtas  
jos plotas kvadratiniais metrais (m<sup>2</sup>)*

*F<sub>0</sub> = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13  
straipsnio 2 dalyje*

*b = 60 proc. ribinės vertės kreivės  
nuolydis.*

## PROCEDŪRA

<b>Pavadinimas</b>	Būdai, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų keleivinių automobilių išmetamo CO <sub>2</sub> kiekį
<b>Nuorodos</b>	COM(2012) 0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)
<b>Atsakingas komitetas</b> Paskelbimo plenariniame posėdyje data	ENVI 11.9.2012
<b>Nuomonę pateikė</b> Paskelbimo plenariniame posėdyje data	ITRE 11.9.2012
<b>Susijęs (-ę) komitetas (-ai) - paskelbimo plenariniame posėdyje data</b>	17.1.2013
<b>Nuomonės referentas (-ė)</b> Paskyrimo data	Fiona Hall 23.10.2012
<b>Svarstymas komitete</b>	23.1.2013                      20.2.2013
<b>Priėmimo data</b>	19.3.2013
<b>Galutinio balsavimo rezultatai</b>	+:                      51 -:                      5 0:                      0
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai</b>	Amelia Andersdotter, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)</b>	António Fernando Correia de Campos, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Holger Kraemer, Bernd Lange, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai) (187 straipsnio 2 dalis)</b>	Oldřich Vlasák

28.3.2013

## TRANSPORTO IR TURIZMO KOMITETO NUOMONĖ

pateikta Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetui

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 ir nustatomi būdai, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų keleivinių automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį (COM(2012) 0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Nuomonės referentė: Eider Gardiazábal Rubial

### TRUMPAS PAGRINDIMAS

Norint pasiekti tikslą, kad 2020 m. automobiliai išmestų 95 g CO<sub>2</sub>/km, metinį kuro sunaudojimą reikia sumažinti 27 proc. palyginti su 2015 m. tikslu, kad būtų išmetama 130 g. Tikimasi, kad šis tikslas paskatins mokslinius tyrimus ir inovacijas automobilių pramonės sektoriuje ir tokiu būdu bus skatinamas ekologiškai tvarus augimas ir darbo vietų kūrimas ir didinamas ES pramonės konkurencingumas pasaulyje, taip pat mažinama ES priklausomybė nuo importuojamos naftos.

Kadangi šio pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto tikslams plačiai pritariama, pranešėja siūlo nedidelį skaičių pakeitimų, kuriais siekiama stiprinti pasiūlyme išdėstytus tikslus:

#### **i) Po 2020 m. siektinas tikslas**

Vienas iš Komisijos pasiūlymo trūkumų yra tas, kad nenumatyta vizija po 2020 m. Nors gali būti neįmanoma numatyti tikslios technologinės pažangos iki 2025 m., nustačius tikslą 2025 metams būtų: a) užtikrintas planavimas ir tikrumas dėl investicijų automobilių pramonėje; b) skatinama itin mažai anglies dioksido išmetančių automobilių rinka; c) išsaugota ES pasaulinė lyderystė švaresnių, efektyviai degalus naudojančių automobilių gamybos srityje; ir d) pasiūstas aiškus politinis signalas, jog reikia toliau mažinti išmetamųjų teršalų kiekį. Europos Parlamentas turi galimybę vesti diskusiją dėl laikotarpio po 2020 m.

Pranešėja siūlo 2025 metams nustatyti siektiną išmetamą kiekį tarp 65 g CO<sub>2</sub>/km ir 75 g CO<sub>2</sub>/km. Tikslų siektiną kiekį turėtų pasiūlyti Komisija pasiūlyme dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuris turėtų būti pateiktas iki 2014 m. pabaigos, atsižvelgdama į tikėtiną mažataršių technologijų paplitimą rinkoje. Reikėtų pažymėti, kad JAV jau nustatytas 2025 m.

tikslas.

## **ii) Ypatingųjų kreditų sistemos alternatyva**

Komisija siūlo automobiliams, išmetantiems mažiau kaip 35 g CO<sub>2</sub>/km, 2020–2023 m. laikotarpiu skirti ypatinguosius kreditus, kuriems bus taikomas daugiklis 1,3 ir kurie bus skiriami ne daugiau kaip 20 000 vieno gamintojo automobilių per visą sistemos taikymo laikotarpį. Ypatingųjų kreditų trūkumas yra tas, kad jie gali paskatinti automobilių gamintojus gaminti daugiau itin mažai teršalų į aplinką išmetančių transporto priemonių, tačiau jie taip pat suteikia galimybę gamintojams parduoti daugiau didesnį taršos rodiklį turinčių automobilių, ir tai daro neigiamą poveikį siekiamam CO<sub>2</sub> kiekio tikslui.

Pranešėja siūlo ypatingųjų kreditų sistemos alternatyvą, kuria būtų siekiama palengvinti ir pagreitinti didesnio itin mažai teršalų į aplinką išmetančių transporto priemonių skaičiaus pateikimo Sąjungos rinkai procesą skatinant į mažataršes technologijas investavusius gamintojus ir jiems atlyginant. Gamintojams, kai 5 proc. visų parduotų jų automobilių sudaro automobiliai, išmetantys mažiau kaip 50 g CO<sub>2</sub>/km, turėtų būti atlyginama jiems nustatant 2 g didesnę siektiną kiekį (pvz., 97 g vietoj 95 g CO<sub>2</sub>/km), tuo tarpu tiems, kurių mažiau kaip 4 proc. visų parduotų automobilių sudaro minėtieji automobiliai, siektinas kiekis sumažinamas 1 g.

## **iii) Naudingumo parametras: masė ar ratų apibrėžtas plotas**

Nors transporto priemonės masė daro didelį poveikį sunaudojamų degalų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui, Komisijos pasiūlyme paliktas masė grindžiamas naudingumo parametras. Iš poveikio vertinimo analizės matyti, kad būtų ekonomiškai naudinga masę pakeisti ratų apibrėžtu plotu, nes naudingumo parametru laikant masę nepakankamai skatinama gaminti nedidelės masės automobiliai. Jei naudingumo parametru būtų laikomas ratų apibrėžtas plotas, būtų mažiau ydingų paskatų keisti automobilio konstrukciją. Taikant ratų apibrėžtą plotą, visų pirma, būtų sudarytos sąlygos plačiau kaip reikalavimus atitinkančius naudoti nedidelės masės automobiliai.

Nepaisant ratų apibrėžto ploto kaip parametro privalumų, pakeitus naudingumo parametru nebūtų pasiektas tikslas užtikrinti planavimo tikrumą, nes labai tikėtina, jog gamintojai, remdamiesi tuo, kad esamas parametras ir toliau bus taikomas, yra parengę savo atitikties užtikrinimo planus iki 2020 m. Taigi pranešėja siūlo dvigubą sistemą, kurią taikant ratų apibrėžtas plotas nuo 2016 m. galėtų būti naudojamas kaip masės alternatyva. Suteikus gamintojams galimybę pasirinkti masę arba ratų apibrėžtą plotą, būtų sumažintos bendros 2020 m. tikslų siekimo išlaidos.

## **iv) Transporto priemonių tipo patvirtinimo ir realaus išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio (bandymų ciklas) neatitikimai**

Svarbus susirūpinimą keliantis klausimas yra didėjantis atotrūkis tarp transporto priemonių tipo patvirtinimo ir realaus naujų keleivinių automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio. Išnagrinėjus literatūros apžvalgą ir iš transporto priemonių tipo patvirtinimo institucijų ir bandymų centrų gautą informaciją matyti, kad užtikrinus galimybes pasirinkti vis dažniau renkamsi mažinti naujų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Kalbant apie keleivinius automobiliai,

nustatyta, kad dėl taikomų galimybių pasirinkti per pastarąjį dešimtmetį registruojamų tipo patvirtinimą gavusių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis sumažėjo maždaug 11 proc. (6–16 proc.); tai sudaro mažiausiai vieną trečdalį per 2002–2010 m. laikotarpį sumažinto kiekio (9,3 g/km iš 26,8 g/km)<sup>1</sup>.

Galimas vis dažnesnio naudojimosi galimybėmis pasirinkti poveikis aktualus ne tik reguliavimo požiūriu. Ne dėl transporto priemonių technologinių patobulinimų pasiekti transporto priemonių tipo patvirtinimo bandymų metu nustatyti sumažėję kiekiai nelemia mažesnio degalų sunaudojimo tikromis vairavimo sąlygomis. Vadinasi, transporto priemonės neužtikrina galutiniams naudotojams žadamų mažesnių degalų sąnaudų ir tokiu būdu vartotojai yra klaidinami. Dėl vartotojų nusivylimo tikrosiomis degalų sąnaudomis galiausiai gali sumažėti parama ES CO<sub>2</sub> mažinimo politikai. Be to, skirtingų gamintojų nevienodas naudojimas galimybėmis pasirinkti gali būti nesąžiningos konkurencijos priežastimi.

Pranešėja pabrėžia, jog reikia iš dalies keisti Reglamentą (EB) Nr. 715/2007<sup>2</sup> siekiant užtikrinti, kad atliekant bandymus būtų tinkamai nustatomas tikromis važiavimo keliu sąlygomis išmetamas teršalų kiekis. Siūlomais pakeitimais siekiama išspręsti šią problemą.

## PAKEITIMAI

Transporto ir turizmo komitetas ragina atsakingą Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetą į savo pranešimą įtraukti šiuos pakeitimus:

### Pakeitimas 1

#### Pasiūlymas dėl reglamento 2 konstatuojamoji dalis

##### *Komisijos siūlomas tekstas*

(2) reikėtų paaiškinti, kad, siekiant nustatyti, ar vykdomas 95 g CO<sub>2</sub>/km tikslas, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis turėtų būti toliau matuojamas vadovaujantis 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių

##### *Pakeitimas*

(2) reikėtų paaiškinti, kad, siekiant nustatyti, ar vykdomas 95 g CO<sub>2</sub>/km tikslas, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis turėtų būti toliau matuojamas vadovaujantis 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių

<sup>1</sup> Žr. Komisijos užsakymu atliktus tyrimus:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf)

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf)

<sup>2</sup> Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 2007 m. birželio 20 d. dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos

remonto ir priežiūros informacijos prieigos ir jo įgyvendinimo priemonėmis bei naudojantis naujoviškomis technologijomis;

remonto ir priežiūros informacijos prieigos ir jo įgyvendinimo priemonėmis bei naudojantis naujoviškomis technologijomis. *Vis dėlto iš Komisijos atliktų tyrimų matyti, kad išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui matuoti naudojant bandymų procedūras pagal tą reglamentą gamintojai nenustojo vis dažniau naudotis galimybėmis pasirinkti, todėl manoma, kad išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio sumažėjimas nėra susijęs su technologiniais patobulinimais ir negali būti užtikrintas tikromis važiavimo keliu sąlygomis. Taigi, siekiant užtikrinti, kad per bandymų procedūras būtų tiksliai nustatomas tikrasis transporto priemonių realiomis važiavimo keliu sąlygomis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, reikėtų skubiai iš dalies pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 715/2007;*

## **Pakeitimas 2**

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

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*(3a) siekiant paspartinti itin mažai teršalų į aplinką išmetančių transporto priemonių ir (arba) elektrinių automobilių paplitimą rinkoje, būtina visoje Sąjungoje plėtoti tinkamą alternatyvių rūšių kuro ir transporto priemonių naudojamos elektros energijos infrastruktūrą, įskaitant tankų įkrovimo stotelių tinklą visose tinkamose vietose, kuriose daugeliui valandų statomi elektriniai automobiliai, pvz., automobilių stovėjimo aikštelėse su visuomeninio transporto prieiga. Elektriniai automobiliai visų pirma turėtų akumuluoti perteklinę elektros energiją, pagamintą naudojant vėjo ir (arba) saulės energiją. Be to, visoje Europoje turėtų būti pradėti naudoti keičiami transporto priemonės valstybinio numerio ženklai, kad būtų galima plačiau panaudoti elektrinius automobilius trumpoms*

## ***kelionėms į darbą ir atgal;***

### *Pagrindimas*

*Elektriniai automobiliai labai tinkami akumuliuoti perteklinę elektros energiją, pagamintą naudojant vėjo ir (arba) saulės energiją, Tačiau neišplėtotą tinkama infrastruktūra. Be to, įdiegus keičiamų transporto priemonės valstybinio numerio ženklų sistemą (tai daroma Vokietijoje ir Austrijoje), gyventojams būtų suteikta paskata nusipirkti mažą elektrinį automobilį kasdienėms kelionėms į darbą ir atgal, o didesnę automobilį naudoti, kai į kelionę vyksta visa šeima.*

### **Pakeitimas 3**

#### **Pasiūlymas dėl reglamento 4 konstatuojamoji dalis**

##### *Komisijos siūlomas tekstas*

(4) pripažįstant neproporcingą poveikį smulkiausiems gamintojams, kylantį iš savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų atsižvelgiant į transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir tik nedidelę naudą dėl šių gamintojų parduodamų transporto priemonių neišmesto į aplinką CO<sub>2</sub>, gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei **500** naujų keleivinių automobilių per metus, nebetaikoma savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą;

##### *Pakeitimas*

(4) pripažįstant neproporcingą poveikį smulkiausiems gamintojams, kylantį iš savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų atsižvelgiant į transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir tik nedidelę naudą dėl šių gamintojų parduodamų transporto priemonių neišmesto į aplinką CO<sub>2</sub>, gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei **1000** naujų keleivinių automobilių per metus, nebetaikoma savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą;

### *Pagrindimas*

*Atsižvelgiant į susijusią didelę administracinę naštą, nukrypti leidžianti nuostata turėtų būti taikoma labai smulkiems gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei 1000 naujų keleivinių automobilių per metus.*

### **Pakeitimas 4**

#### **Pasiūlymas dėl reglamento 8 konstatuojamoji dalis**



*Komisijos siūlomas tekstas*

(8) Reglamente reikalaujama, kad Komisija vykdytų poveikio vertinimą, siekdama peržiūrėti bandymų procedūras, kad jos tinkamai parodytų realų automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Šis darbas atliekamas Jungtinių Tautų Europos *ekonominėje* komisijoje rengiant pasaulinę lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą, **tačiau dar nėra baigtas**. Todėl Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede nustatomos teršalų išmetimo normos 2020 m., kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedą. Pakeitus bandymų procedūras reikėtų pataisyti I priede nustatytas ribas, kad gamintojams ir įvairių klasių transporto priemonėms būtų taikomi panašaus griežtumo reikalavimai;

*Pakeitimas*

(8) Reglamente reikalaujama, kad Komisija vykdytų poveikio vertinimą, siekdama peržiūrėti bandymų procedūras, kad jos tinkamai parodytų realų automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Šis darbas atliekamas Jungtinių Tautų Europos *ekonomikos* komisijoje rengiant pasaulinę lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą **(PLTPBP), kuri, ją parengus, kuo skubiau turėtų būti įtraukta į Sąjungos teisės aktus. Komisija turėtų apsvarstyti, ar integruojant PLTPBP į Sąjungos teisę reikia ją papildyti papildomomis nuostatomis, kad būtų užtikrinta, jog atliekant bandymų procedūras būtų tinkamai nustatomas realiomis važiavimo keliu sąlygomis išmetamų teršalų kiekis**. Todėl Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede nustatomos teršalų išmetimo normos 2020 m., kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedą. Pakeitus bandymų procedūras reikėtų pataisyti I priede nustatytas ribas, kad gamintojams ir įvairių klasių transporto priemonėms būtų taikomi panašaus griežtumo reikalavimai;

**Pakeitimas 5**

**Pasiūlymas dėl reglamento  
12 konstatuojamoji dalis**

*Komisijos siūlomas tekstas*

(12) įgaliojimus priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį reikėtų perduoti Komisijai, kad būtų papildytos taisyklės, susijusios su nukrypti nuo savitųjų teršalų išmetimo normų leidžiančiomis nuostatomis, iš dalies pakeisti su išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiu stebėjimu susijusius duomenų reikalavimus ir pritaikyti I priede pateiktas savitojo

*Pakeitimas*

(12) įgaliojimus priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį reikėtų perduoti Komisijai, kad būtų papildytos taisyklės, susijusios su nukrypti nuo savitųjų teršalų išmetimo normų leidžiančiomis nuostatomis, iš dalies pakeisti su išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiu stebėjimu susijusius duomenų reikalavimus ir pritaikyti I priede pateiktas savitojo

išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio apskaičiavimo formules prie pokyčių dėl transporto priemonių masės ir Reglamente (EB) Nr. 715/2007 reglamentuotos bandymų procedūros savitajam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui apskaičiuoti. Labai svarbu, kad parengiamųjų darbų metu Komisija rengtų tinkamas konsultacijas, taip pat su ekspertais. Rengdama ir sudarydama deleguotuosius aktus Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai persiųsti ir Europos Parlamentui, ir Tarybai;

išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio apskaičiavimo formules prie pokyčių dėl transporto priemonių masės *ir ratų apibrėžto ploto* ir Reglamente (EB) Nr. 715/2007 reglamentuotos bandymų procedūros savitajam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui apskaičiuoti. Labai svarbu, kad parengiamųjų darbų metu Komisija rengtų tinkamas konsultacijas, taip pat su ekspertais. Rengdama ir sudarydama deleguotuosius aktus Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai persiųsti ir Europos Parlamentui, ir Tarybai;

## Pakeitimas 6

### Pasiūlymas dėl reglamento 14 konstatuojamoji dalis

#### *Komisijos siūlomas tekstas*

(14) Komisija įvertino galimybę nustatyti transporto priemonės ratų apibrėžtą jo plotą ir naudoti šį dydį kaip „naudos“ koeficientą I priede pateiktose formulėse. Nustatyti šį dydį įmanoma ir galimybė jį naudoti buvo įvertinta atliekant poveikio vertinimą; remiantis tuo vertinimu daroma išvada, kad 2020 m. taikytinoje formulėje naudojamas „naudos“ parametras turėtų būti masė. Tačiau *mažesnės sąnaudos ir pranašumai, susiję su „naudos“ parametro pakeitimu į transporto priemonės ratų apibrėžtą jo plotą, turėtų būti nagrinėjami atliekant būsimą peržiūrą;*

#### *Pakeitimas*

(14) Komisija įvertino galimybę nustatyti transporto priemonės ratų apibrėžtą jo plotą ir naudoti šį dydį kaip „naudos“ koeficientą I priede pateiktose formulėse. Nustatyti šį dydį įmanoma ir galimybė jį naudoti buvo įvertinta atliekant poveikio vertinimą. Remiantis tuo vertinimu daroma išvada, kad 2020 m. taikytinoje formulėje naudojamas „naudos“ parametras turėtų būti masė, *kadangi gamintojai, remdamiesi tuo, kad esamas parametras ir toliau bus taikomas, yra parengę savo atitikties užtikrinimo planus iki 2020 m. Tačiau nuo 2025 m. transporto priemonės ratų apibrėžto ploto kaip „naudos“ parametro naudojimą būtų galima pagrįsti mažesnėmis jo sąnaudomis ir pranašumais. Taigi, siekiant užtikrinti sklandų būsimą perėjimą nuo masės parametro naudojimo prie transporto priemonės ratų apibrėžto ploto parametro naudojimo, reikia įvesti transporto priemonės ratų apibrėžtu plotu pagrįstą formulę, kurią gamintojai taikytų nuo 2016 m. kaip mase pagrįstos formulės*

## **alternatyva;**

### *Pagrindimas*

*Pagrindinis transporto priemonės ratų apibrėžto ploto parametro privalumas palyginti su masės parametru yra tai, kad jį taikant nedidelė transporto priemonių masė nevertinama kaip prastesnė CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo strategija. Taikant dabartinę masę pagrįstą sistemą atsiranda sunkumų mažinti masę. Jei automobilių gamintojas sumažins vidutinę savo automobilių parko masę, jo išmetamų teršalų kiekis sumažės, tačiau gamintojui bus taikomas griežtesnis tikslinis rodiklis. Dėl to nedidelė transporto priemonės masė pagal dabartinę reglamentavimo sistemą tampa itin nepatrauklia išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo strategija, ir todėl sunaudojama daugiau degalų ir išmetama daugiau CO<sub>2</sub>.*

## **Pakeitimas 7**

### **Pasiūlymas dėl reglamento 14 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

***(14a) tiekiant energiją ir gaminant bei šalinant transporto priemonės išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos sudaro didelę bendro kelių transporto anglies dioksido išmetimo rodiklio, kuris ateityje gali smarkiai didėti, dalį. Todėl reikėtų imtis politikos priemonių, kad gamintojai būtų skatinami priimti optimalius sprendimus, visų pirma, atsižvelgiant į transporto priemonės tiekiamos energijos, pvz., elektros ir alternatyvių degalų, gamybos sektoriaus išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir užtikrinant, kad šie gamintojų grandies išmetami teršalai nekenktų naudai, užtikrinamai pagerinus energijos sunaudojimo eksploatuojant transporto priemones, kurioms skirtas šis reglamentas, rodiklius. Todėl tikslinga, kad Komisija, ateityje peržiūradama šį reglamentą dėl laikotarpio po 2020 m., apsvarstytų reguliavimo tvarką, kurią taikant būtų atsižvelgiama į išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, susijusį su energijos tiekimu ir transporto priemonės gyvavimo ciklu;***

## **Pakeitimas 8**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 1 a punktas (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

1 straipsnio 2 a pastraipa (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*1a) 1 straipsnyje įterpiama ši 2a dalis:*

*„Nuo 2025 m. šiuo reglamentu nustatoma norma, pagal kurią orientacinis vidutinis naujų automobilių parko išmetamų teršalų kiekis turi būti nuo 65 g CO<sub>2</sub>/km iki 75 g CO<sub>2</sub>/km, kaip nurodyta 13 straipsnio 5 dalyje.“*

## **Pakeitimas 9**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 2 punktas**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

2 straipsnio 4 dalis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

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

4 straipsnis, 8 straipsnio 4 dalies b ir c punktai, 9 straipsnis ir 10 straipsnio 1 dalies a ir c punktai netaikomi gamintojui, kuris kartu su visomis su juo susijusiomis įmonėmis atsakingas už mažiau nei **1000** per praėjusius kalendorinius metus ES įregistruotų naujų keleivinių automobilių“.

## **Pakeitimas 10**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 4 punktas**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

5 a straipsnis (naujas)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

1. Apskaičiuojant vidutinį savitąjį

1. Apskaičiuojant vidutinį savitąjį

išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, kiekvienas naujas keleivinis automobilis, išmetantis mažiau kaip **35 g CO<sub>2</sub>/km**, 2020–2023 m. laikotarpiu skaičiuojamas kaip **1,3** keleivinio automobilio, o nuo 2024 m. – kaip 1 keleivinis automobilis.

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

išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, kiekvienas naujas keleivinis automobilis, išmetantis mažiau kaip **50 g CO<sub>2</sub>/km**, 2020–2023 m. laikotarpiu skaičiuojamas kaip **1,5** keleivinio automobilio, o nuo 2024 m. – kaip 1 keleivinis automobilis.

2. *Vidutinio savitojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normos, nustatytos taikant 1 dalyje nurodytą daugiklį, padidinimas 2020–2023 m. laikotarpiui negali viršyti 2,5 g CO<sub>2</sub>/km per metus kiekvienam gamintojui.*

## **Pakeitimas 11**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 4 a punktą (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

8 straipsnio 4 a dalis (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**8 straipsnyje įterpiama ši 4a dalis:**

**„4a. Kai, atlikus gamybos atitikties patikrinimą, valstybė narė pagal Direktyvos 2007/46/EB 12 straipsnio 3 dalį nustato, kad pagamintos transporto priemonės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis reikšmingai nukrypsta nuo patvirtinto tipo, apie šį nukrypimą ji praneša Komisijai ir pateikia išsamius duomenis, nurodytus šio Reglamento II priede.**

**Kitais kalendoriniais metais, apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, tam transporto priemonės tipui, kuriam buvo nustatytas nukrypimas, taikomas atitinkamai pakoreguotas savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis.“**

## Pakeitimas 12

### Pasiūlymas dėl reglamento

#### 1 straipsnio 4 b punktas (naujas)

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

8 straipsnio 4 b dalis (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**8 straipsnyje įterpiama ši 4b dalis:**

**„4b. Komisija, remdamasi geriausiai prieinamais informacijos šaltiniais, pagal transporto priemonės tipą ir gamintoją stebi realias pranešamas išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio vertes ir paskelbia metines stebėjimo ataskaitas, kuriose palygina tas vertes su tipo patvirtinimo vertėmis.“**

*Pagrindimas*

*Kai kurie informacijos šaltiniai nurodo realaus degalų suvartojimo duomenis. Tie duomenys apima: asmenų surinktus ir praneštus duomenis apie jų automobilių suvartojamą degalų kiekį; nuomojamų transporto priemonių suvartotą degalų kiekį; bandymus, kuriuos atliko vartotojų ar automobilininkų organizacijos. Panaudojus šią ir kitų šaltinių informaciją galima suprasti, kaip keičiasi realaus degalų suvartojimo nukrypimas nuo tipo patvirtinimo, ir palyginti įvairių gamintojų transporto priemonių eksploatacijos charakteristikas.*

## Pakeitimas 13

### Pasiūlymas dėl reglamento

#### 1 straipsnio 10 punkto -a papunktis (naujas)

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

13 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

Ne vėliau kaip 2014 m. spalio 31 d., o paskui kas trejus metus priimamos priemonės I priedui iš dalies pakeisti taip, kad jame **nurodytas** M<sub>0</sub> **skaičius** būtų **suderintas** su naujų keleivinių automobilių vidutinės masės per praėjusius trejus kalendorinius metus vidurkiu.

Ne vėliau kaip 2014 m. spalio 31 d., o paskui kas trejus metus priimamos priemonės I priedui iš dalies pakeisti taip, kad jame **nurodyti** M<sub>0</sub> **ir F<sub>0</sub> skaičiai** būtų **atitinkamai suderinti** su naujų keleivinių automobilių vidutinės masės **ir ratų apibrėžto ploto** per praėjusius trejus kalendorinius metus vidurkiu.

## **Pakeitimas 14**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 10 punkto b a papunktis (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

13 straipsnio 3 dalies 1 a pastraipa (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**13 straipsnio 3 dalyje įterpiama pirma a pastraipa:**

**„Komisija, siekdama užtikrinti, kad būtų tinkamai nurodyti realūs išmetamų teršalų kiekiai ir išmatuotos CO<sub>2</sub> vertės tiksliai palyginamos, vadovaudamasi Reglamento (EB) Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalimi, užtikrina, kad bandymų procedūros elementai, kurie turi didelį poveikį matuojamam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui, būtų tiksliai apibrėžti, kad gamintojai negalėtų pasinaudoti bandymų ciklo lankstumu.“**

## **Pakeitimas 15**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 10 punkto b b papunktis (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

13 straipsnio 3 dalies 1 b pastraipa (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**13 straipsnio 3 dalyje įterpiama pirma b pastraipa:**

**„Siekiant patikrinti, ar pagamintų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis atitinka patvirtinto tipo vertes, užtikrinama, kad būtų gautos tos transporto priemonės, kurios gamybos atitiktis yra tikrinama, aerodinaminio pasipriešinimo ir riedėjimo varžos vertės.“**

*Pagrindimas*

*Svarbu, kad būtų atliktas tos transporto priemonės, kurios gamybos atitiktis tikrinama, saviriedos bandymas, siekiant nustatyti jos aerodinaminį pasipriešinimą ir riedėjimo varžą ir*

*gauti vertes, naudojamas dinamometro bandymui, kuris įeina į gamybos atitikties bandymą. Tai turėtų pakeisti dabartinę padėtį, kai naudojamos nustatytos pradinės bandymų transporto priemonės dinamometro vertės. Kaip rodo eksperimentų rezultatai, vertinant pagamintą transporto priemonę dažnai neįmanoma atkartoti pradinės transporto priemonės saviriedos bandymo verčių.*

## **Pakeitimas 16**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 10 punkto b c papunktis (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

13 straipsnio 3 a dalis (nauja)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

**13 straipsnyje įterpiama ši 3a dalis:**

**„3a. Komisija išnagrinėja, ar naudinga užtikrinti, kad tipo patvirtinimo CO<sub>2</sub> vertės apimtų teršalų kiekį, išmetamą naudojant tokius pagrindinius transporto priemonės prietaisus, kurie naudoja energiją, ir, jei tikslinga, dėl to pateikia pasiūlymų, kad tokia nuostata įsigaliotų po 2020 m.“**

*Pagrindimas*

*Energiją naudojančios prietaisai dabar nėra įjungiami bandymo procedūros metu, pavyzdžiui, oro kondicionavimas ir žibintai būna išjungti.*

## **Pakeitimas 17**

### **Pasiūlymas dėl reglamento**

#### **1 straipsnio 10 punkto c papunktis**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

13 straipsnio 5 dalis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

*Iki 2014 m. gruodžio 31 d. Komisija peržiūri savitąsias teršalų išmetimo normas, būdus tikslui pasiekti ir kitus šio reglamento aspektus, kad nustatytų naujiems keleiviniams automobiliams po 2020 m. taikytinas CO<sub>2</sub> išmetimo normas.*

**Iki 2015 m. gruodžio 31 d. Komisija, remdamasi naująja pasauline lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra (PLTPBP), peržiūri savitojo išmetamų teršalų kiekio normas, būdus pasiekti tikslą ir kitus šio reglamento aspektus, kad nustatytų naujiems keleiviniams**



automobiliams po 2020 m. taikytinas išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normas, kad iki 2025 m. būtų pasiektas rodiklis, pagal kurį orientacinis išmetamas teršalų kiekis būtų nuo 65 g CO<sub>2</sub>/km iki 75 g CO<sub>2</sub>/km, nebent būtų tinkamai pagrįstas mažesnis rodiklis, atsižvelgiant į mažataršių technologijų naudojimą ir paplitimą rinkoje.

*Remdamasi šia peržiūra, į kurią įeina bendras poveikio automobilių pramonei ir su ja susijusioms pramonės šakoms vertinimas, Komisija, prireikus, pateikia pasiūlymą iš dalies pakeisti šį reglamentą, siekdama ekonomiško ir kuo didesnio neutralumo konkurencijos požiūriu, ir užtikrina, kad Sąjunga pasiektų ilgalaikius kovos su klimato kaita tikslus.*

*Atlikdama peržiūrą, Komisija taip pat teikia kiekio, susijusio su transporto priemonės energijos tiekimu, ataskaitą ir gali, jei tikslinga, pateikti pasiūlymą, kaip pagal šį reglamentą turėtų būti atsižvelgiama į šį išmetamų teršalų kiekį.*

*Į visus Reglamente (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamente (EB) Nr. 692/2008 nustatytos reglamentuotos bandymų procedūros savitajam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui apskaičiuoti pakeitimus visapusiškai atsižvelgiama naudojant atitiktį.*

## **Pakeitimas 18**

**Pasiūlymas dėl reglamento – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 12 punktą**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

14 a straipsnio (naujo) 2 dalis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Įgaliojimai priimti 8 straipsnio 9 dalies antroje pastraipoje, 11 straipsnio 8 dalyje, 13 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje ir 13 straipsnio 7 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami*

*Pakeitimas*

*8 straipsnio 9 dalies antroje pastraipoje, 11 straipsnio 8 dalyje, 13 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje ir 13 straipsnio 7 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami*

nuo [šio reglamento įsigaliojimo data]  
**neapibrėžtam** laikotarpiui.

**penkerių metų** laikotarpiui nuo [šio reglamento įsigaliojimo data]. **Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Įgaliojimų savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.**

## **Pakeitimas 19**

**Pasiūlymas dėl reglamento – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 12 a punktas (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

I priedo 1 punkto b papunktis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

***I priedo 1 punkto b papunktis pakeičiamas taip:***

**„b) Nuo 2016 m.**

***Turėtų būti naudojama viena iš šių formulių:***

***i) Savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis = 130 + a × (M – M<sub>0</sub>)***

**Čia:**

**M = transporto priemonės masė kilogramais (kg)**

**M<sub>0</sub> = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje**

**a = 0,0457.**

***ii) Savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis = 130 + b × (F – F<sub>0</sub>)***

**Čia:**

***F = transporto priemonės ratų apibrėžtas plotas kvadratiniais metrais (m<sup>2</sup>)***

***F<sub>0</sub> = dydis, nustatomas, kaip nurodyta***

**13 straipsnio 2 dalyje;**

**$b = 17,6$** “

### *Pagrindimas*

*Nepaisant ratų apibrėžto ploto kaip parametro privalumų, pakeitus naudingumo parametru nebūtų pasiektas tikslas užtikrinti planavimo tikrumą, nes gamintojai, remdamiesi esamu parametru, yra parengę savo atitikties užtikrinimo planus iki 2015 m. Todėl siūloma dviguba sistema, pagal kurią ratų apibrėžtas plotas galėtų būti naudojamas kaip masės alternatyva. Suteikus gamintojams galimybę pasirinkti masę arba transporto priemonės ratų apibrėžtą plotą, būtų sumažintos bendros gamintojams nustatytų normų siekimo išlaidos ir suteikta paskata mažinti svorį.  $b=17,6$  gauta atlikus Komisijos poveikio vertinimą ir atitinka 60 proc. nuolydį, tokiu būdu našta gamintojams padalijama vienodai.*

### **Pakeitimas 20**

**Pasiūlymas dėl reglamento – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 13 punktą**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

I priedo 1 punkto c papunktis

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

c) Nuo 2020 m.

„c) Nuo 2020 m.

***Turėtų būti naudojama viena iš šių formulių:***

Savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis =  $95 + a \times (M - M_0)$

i) Savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis =  $95 + a \times (M - M_0)$

Čia:

Čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg)

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg)

M<sub>0</sub> = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje.

M<sub>0</sub> = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje.

a = 0,0333.

a = 0,0333.

ii) Savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis =  $95 + b \times (F - F_0)$

Čia:

***F = transporto priemonės ratų apibrėžtas plotas kvadratiniais metrais (m<sup>2</sup>)***

***F<sub>0</sub> = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje;***

$$b = 17,6''$$

### *Pagrindimas*

*Šio pakeitimo ir 17 pakeitimo tikslai yra tokie patys. Ratų apibrėžto ploto formulė pakoreguota, siekiant atsižvelgti į 2020 m. normą (95 g CO<sub>2</sub>/km).*

## **Pakeitimas 21**

### **Pasiūlymas dėl reglamento – iš dalies keičiantis aktas**

#### **1 straipsnio 13 a punktas (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

I priedo 2 a punktas (naujas)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

***I priede įterpiamas 2a punktas:***

***Gamintojas taiko tą patį naudingumo parametrą (masės ar transporto priemonės ratų apibrėžto ploto) visam savo transporto priemonių parkui.***

### *Pagrindimas*

*Gamintojai gali pasirinkti, ar kaip naudingumo parametrą naudoti transporto priemonės masę ar ratų apibrėžtą plotą, nustatant jų atitiktį jiems taikomai CO<sub>2</sub> normai. Jei jie taip galėtų pasirinkti kiekvienam savo parko transporto priemonių tipui, tai ypač sumažintų bendrą užmojų lygį ir nesuteiktų didelės paskatos mažinti svorį. Gamintojai kiekvienai transporto priemonei pasirinktų tokį naudingumo parametrą, kuris pareikalautų mažiausiai pastangų. Tai neskatinėtų jų į bendrą strategiją įtraukti svorio mažinimo.*

## **Pakeitimas 22**

### **Pasiūlymas dėl reglamento – iš dalies keičiantis aktas**

#### **1 straipsnio 13 a punktas (naujas)**

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009

I priedo 2 b punktas (naujas)

*Komisijos siūlomas tekstas*

*Pakeitimas*

***I priede įterpiamas 2b punktas:***

***Kai gamintojas pasirenka kaip naudingumo parametrą naudoti transporto priemonės ratų apibrėžtą plotą, nustatant atitiktį jam taikomai savitojo***

***išmetamų teršalų kiekio normai, vėliau  
nebegali grįžti prie masės parametro  
naudojimo.***

*Pagrindimas*

*Kai gamintojas pasirenka naudoti ratų apibrėžtą plotą vertinant jo atitiktį CO<sub>2</sub> normai, vėliau jis negali grįžti prie masės parametro naudojimo. Tuo siekiama išvengti ydingo skatinimo pakeisti automobilio konstrukciją, nes tai trukdytų siekti CO<sub>2</sub> normos ir sumažintų iš to gaunamą ekonominę naudą.*

## PROCEDŪRA

<b>Pavadinimas</b>	Būdai, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų keleivinių automobilių išmetamo CO <sub>2</sub> kiekį
<b>Nuorodos</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)
<b>Atsakingas komitetas</b> Paskelbimo plenariniame posėdyje data	ENVI 11.9.2012
<b>Nuomonę pateikė</b> Paskelbimo plenariniame posėdyje data	TRAN 11.9.2012
<b>Nuomonės referentas (-ė)</b> Paskyrimo data	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012
<b>Svarstymas komitete</b>	19.2.2013
<b>Priėmimo data</b>	26.3.2013
<b>Galutinio balsavimo rezultatai</b>	+: 37 -: 5 0: 0
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke

## PROCEDŪRA

<b>Pavadinimas</b>	Būdai, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų keleivinių automobilių išmetamo CO <sub>2</sub> kiekį
<b>Nuorodos</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)
<b>Pateikimo Europos Parlamentui data</b>	11.7.2012
<b>Atsakingas komitetas</b> Paskelbimo plenariniame posėdyje data	ENVI 11.9.2012
<b>Nuomonę teikiantis (-ys) komitetas (-ai)</b> Paskelbimo plenariniame posėdyje data	ITRE                      IMCO                      TRAN 11.9.2012                      11.9.2012                      11.9.2012
<b>Nuomonė nepareikšta</b> Nutarimo data	IMCO 18.9.2012
<b>Susijęs (-ę) komitetas (-ai)</b> Paskelbimo plenariniame posėdyje data	ITRE 17.1.2013
<b>Pranešėjas(-ai)</b> Paskyrimo data	Thomas Ulmer 20.9.2012
<b>Svarstymas komitete</b>	19.2.2013                      20.3.2013
<b>Priėmimo data</b>	24.4.2013
<b>Galutinio balsavimo rezultatai</b>	+:                      45 -:                      17 0:                      1
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai</b>	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Franco Bonanini, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Klauß, Eija-Riitta Korhola, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Antonia Parvanova, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)</b>	Nikos Chrysogelos, Minodora Cliveti, Vicky Ford, Gaston Franco, Julie Girling, Rebecca Harms, Judith A. Merkies, Justas Vincas Paleckis, Sophocles Sophocleous, Kathleen Van Brempt, Andrea Zannoni
<b>Pateikimo data</b>	30.4.2013