

2017/0293(COD)

14.3.2018

*****I**

PRANEŠIMO PROJEKTAS

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 (nauja redakcija) (COM(2017) 0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas

Pranešėja: Miriam Dalli

(Išdėstymas nauja redakcija. Darbo tvarkos taisyklių 104 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 pakeitimai, išdėstomi dviejuose stulpeliuose

Išbrauktos teksto dalys žymimos *pusjuodžiu kursyvu* kairiajame stulpelyje. Pakeitimai žymimi *pusjuodžiu kursyvu* abiejuose stulpeliuose. Naujas tekstas žymimas *pusjuodžiu kursyvu* dešiniajame stulpelyje.

Kiekvieno pakeitimo antraštės pirmoje ir antroje eilutėse nurodoma atitinkama svarstomo teisės akto projekto dalis. Jei pakeitimas susijęs su esamu teisės aktu, kurį siekiama pakeisti teisės akto projektu, antraštėje pridedamos trečia ir ketvirta eilutės, kuriose atitinkamai nurodomas esamas teisės aktas ir keičiama šio teisės akto dalis.

Parlamento pakeitimai, pateikiami konsoliduoto teksto forma

Naujos teksto dalys žymimos *pusjuodžiu kursyvu*. Išbrauktos teksto dalys nurodomos simboliu „■“ arba perbraukiamos. Pakeistos teksto dalys nurodomos naują tekstą pažymint *pusjuodžiu kursyvu*, o ankstesnį nereikalingą tekstą išbraukiant arba perbraukiant. Nežymimi tik grynai techninio pobūdžio pakeitimai, kuriuos daro tarnybos, siekdamos parengti galutinį tekstą.

TURINYS

	Psl.
EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS.....	5
AIŠKINAMOJI DALIS	44
PRIEDAS. TEISĖS REIKALŲ KOMITETO LAIŠKAS.....	47
PRIEDAS. EUROPOS PARLAMENTO, TARYBOS IR KOMISIJOS TEISĖS TARNYBŲ KONSULTACINĖS DARBO GRUPĖS NUOMONĖ.....	48

EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 (nauja redakcija)

(COM(2017) 0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

(Įprasta teisėkūros procedūra: nauja redakcija)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2017) 0676),
 - atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 2 dalį ir 192 straipsnio 1 dalį, pagal kurias Komisija pateikė pasiūlymą Parlamentui (C8-0395/2017),
 - atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 3 dalį,
 - atsižvelgdamas į 2001 m. lapkričio 28 d. Tarpinstitucinį susitarimą dėl sistemingesnio teisės aktų pakeitimo metodo naudojimo¹,
 - atsižvelgdamas į Teisės reikalų komiteto 2018 m. kovo 14 d. laišką Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetui vadovaujantis Darbo tvarkos taisyklių 104 straipsnio 3 dalimi,
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 104 ir 59 straipsnius,
 - atsižvelgdamas į Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto pranešimą ir Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komiteto ir Transporto ir turizmo komiteto nuomones (A8-0000/2018),
- A. kadangi, Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos teisės tarnybų konsultacinės grupės nuomone, Komisijos pasiūlyme, be nurodytų pakeitimų, kitų esminių pakeitimų nėra ir kadangi, kalbant apie nepakeistų ankstesnių aktų nuostatų ir minėtų pakeitimų kodifikavimą, pasiūlymu siekiama tik kodifikuoti esamus tekstus nekeičiant jų esmės;
1. priima per pirmąjį svarstymą toliau pateiktą poziciją, atsižvelgęs į Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos teisės tarnybų konsultacinės darbo grupės rekomendacijas;
 2. ragina Komisiją dar kartą perduoti klausimą svarstyti Parlamentui, jei ji savo pasiūlymą pakeičia nauju tekstu, jį keičia iš esmės arba ketina jį keisti iš esmės;
 3. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai, Komisijai ir nacionaliniams parlamentams.

¹ OL C 77, 2002 3 28, p. 1.

Pakeitimas 1

Pasiūlymas dėl reglamento 3 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(3) *Europos mažataršio judumo strategijos*¹⁶ *tikslas aiškus – iki amžiaus vidurio transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis turi būti bent 60 proc. mažesnis nei 1990 m. ir jo kitimo kreivė turi užtikrintai artėti prie nulio. Mūsų sveikatai kenksmingų transporto išmetamų oro teršalų kiekį reikia labai sumažinti nedelsiant. Po 2020 m. turės būti toliau mažinamas tradicinių degimo variklių išmetamų teršalų kiekis. Turės būti diegiamos mažataršės ir netaršios transporto priemonės ir iki 2030 m. jos turės užimti didelę rinkos dalį;*

¹⁶ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos mažataršio judumo strategija“ (COM(2016) 501 *final*).

Pakeitimas

(3) *norint įvykdyti 2015 m. Paryžiuje įvykusioje 21-ojoje Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijoje (angl. UNFCCC) priimtus Sąjungos išpareigojimus reikia sparčiau mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, o iki amžiaus vidurio šio sektoriaus išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio kitimo kreivė turėtų užtikrintai artėti prie nulio. Mūsų sveikatai kenksmingų transporto išmetamų oro teršalų kiekį reikia labai sumažinti nedelsiant. Po 2020 m. turės būti toliau mažinamas tradicinių degimo variklių išmetamų teršalų kiekis. Turės būti diegiamos mažataršės ir netaršios transporto priemonės ir iki 2030 m. jos turės užimti didelę rinkos dalį;*

¹⁶ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos mažataršio judumo strategija“ (COM(2016) 501 *final*).

Or. en

Pakeitimas 2

Pasiūlymas dėl reglamento 4a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(4a) *struktūrinis perėjimas prie alternatyvių galios pavarų bus susietas su struktūriniais automobilių vertės*

grandinės pokyčiais. Labai svarbu apsvarstyti socialinį poveikį, kuris bus neišvengiamai patiriamas automobilių pramonės sektoriuje pereinant prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos, ir aktyviai nagrinėti neišvengiamą poveikį darbo vietoms, kuris bus itin akivaizdus labiausiai paveiktuose regionuose;

Or. en

Pagrindimas

Reikia aiškiai pripažinti struktūrinius pokyčius, kurių bus neišvengiamai patiriama pereinant prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos.

Pakeitimas 3

Pasiūlymas dėl reglamento 9 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(9) 2015 m. įvertinus reglamentus (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011, padaryta išvada, kad abu reglamentai aktualūs, iš esmės nuoseklūs, juos taikant gerokai sumažintas išmetamų teršalų kiekis, o patys reglamentai ekonomiškai efektyvesni, nei iš pradžių tikėtasi. Sąjungai jie davė daug papildomos naudos, kurios tiek nebūtų davusios nacionalinės priemonės;

Pakeitimas

(9) 2015 m. įvertinus reglamentus (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011, padaryta išvada, kad abu reglamentai aktualūs, iš esmės nuoseklūs, juos taikant gerokai sumažintas išmetamų teršalų kiekis, o patys reglamentai ekonomiškai efektyvesni, nei iš pradžių tikėtasi. Sąjungai jie davė daug papildomos naudos, kurios tiek nebūtų davusios nacionalinės priemonės. ***Vis dėlto įvertinus šiuos reglamentus taip pat padaryta išvada, kad išmetamo CO₂ kiekis buvo sumažintas gerokai mažiau, nei nurodyta atlikus tipo patvirtinimo bandymą, o dėl išmetamų teršalų kiekio atotrūkio, nustatyto palyginus tipo patvirtinimo bandymo rezultatus su realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekiu, gerokai sumažėjo išmetamo CO₂ normų veiksmingumas ir vartotojų pasitikėjimas, kad naujomis transporto priemonėmis galima sutaupyti degalų;***

Pakeitimas 4**Pasiūlymas dėl reglamento
12 a konstatuojamoji dalis (nauja)***Komisijos siūlomas tekstas**Pakeitimas*

(12a) 2016 m. Komisijai įvertinus Direktyvą 1999/94/EB^{1a} nustatyta, kad reikia išsamiau paaiškinti ir labiau supaprastinti teisės aktus, nes taip galėtų būti padidintas jų aktualumas, veiksmingumas, efektyvumas ir nuoseklumas. Komisijos rekomendacija (ES) 2017/948^{1b} siekiama skatinti suderintai taikyti Direktyvą 1999/94/EB. Vis dėlto, jei būtų nustatyti geriau parengti ir labiau suderinti Sąjungos reikalavimai dėl automobilių ženklavimo, kuriuos taikant vartotojams būtų pateikiama palyginama, patikima ir patogi naudoti informacija apie mažataršių automobilių pranašumus, įskaitant informaciją apie oro teršalus ir eksploataavimo išlaidas, taip pat išmetamo CO₂ kiekį ir degalų sąnaudas, visoje Sąjungoje galėtų būti skatinama naudoti efektyviausiai degalus naudojančius ir mažiausiai aplinką teršiančius automobilius. Todėl Komisija turėtų peržiūrėti Direktyvą 1999/94/EB ne vėliau kaip 2019 m. gruodžio 31 d. ir pateikti atitinkamą pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto;

^{1a} 1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/94/EB dėl vartotojų galimybės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamųjų CO₂ dujų kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius (OL L 12, 2000 1 18, p. 16).

^{1b} 2017 m. gegužės 31 d. Komisijos rekomendacija (ES) 2017/948 dėl tipo

patvirtinimo dokumentuose nurodomų ir pagal pasaulinę suderintą lengvųjų transporto priemonių bandymo procedūrą matuojamų degalų sąnaudų ir išmetamo CO₂ kiekio verčių naudojimo pateikiant informaciją vartotojams pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/94/EB (OL L 142, 2017 6 2, p. 100).

Or. en

Pagrindimas

Vartotojams reikia susipažinti su tikromis degalų sąnaudų vertėmis, kad rinkdamiesi gaminius jie galėtų priimti tinkamai informacija pagrįstus sprendimus. ES degalų sąnaudų etiketėse nurodytos vertės, kurios pateikiamos prekybos vietoje, turėtų būti patikslintos, kad būtų parodoma, kiek kelyje vidutiniškai sunaudojama degalų, o ne tik pateikiami laboratoriniai matavimai. 2016 m. Komisijai įvertinus Automobilių ženklavimo direktyvą paaiškėjo, jog dėl to, kad ženklavimas visose valstybėse narėse nėra pakankamai suderintas, mažėja bendras jo veiksmingumas. Ženklavimo veiksmingumas mažėja ir dėl to, kad trūksta informacijos apie išmetamų oro teršalų kiekį. Todėl Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai peržiūrėti šią direktyvą.

Pakeitimas 5

Pasiūlymas dėl reglamento 13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(13) todėl, atsižvelgus į transporto priemonių parko atnaujinimo laiką ir į būtiną transporto sektoriaus indėlį siekiant 2030 m. klimato ir energetikos tikslų, turėtų būti nustatyti 2025 ir 2030 m. išmetamų teršalų kiekio mažinimo rodikliai visos Sąjungos naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkams. Reikalavimus nustatant laipsniškai, be kita ko, duodamas aiškus ir išankstinis ženklas automobilių pramonei neatidėlioti efektyvaus energijos vartojimo technologijų ir mažataršių bei netaršių transporto priemonių diegimo rinkoje;

Pakeitimas

(13) todėl, atsižvelgus į transporto priemonių parko atnaujinimo laiką ir į būtiną transporto sektoriaus indėlį siekiant 2030 m. klimato ir energetikos tikslų **ir ilgalaikių klimato tikslų**, turėtų būti nustatyti 2025 ir 2030 m. išmetamų teršalų kiekio mažinimo rodikliai visos Sąjungos naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkams. Reikalavimus nustatant laipsniškai, be kita ko, duodamas aiškus ir išankstinis ženklas automobilių pramonei neatidėlioti efektyvaus energijos vartojimo technologijų ir mažataršių bei netaršių transporto priemonių diegimo rinkoje;

Pakeitimas 6

Pasiūlymas dėl reglamento 14 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(14) Sąjunga yra viena iš didžiausių variklinių transporto priemonių gamintojų pasaulyje, pirmaujanti šio sektoriaus technologijų srityje, tačiau konkurencija didėja, o pasaulinę automobilių pramonę sparčiai keičia elektrinių pavarų inovacijos, sąveikūs, susietasis ir automatizuotas susisiekimas. Siekiant išlaikyti pasaulinį konkurencingumą ir prieigą prie rinkų, Sąjungai reikia reguliavimo **pagrindų**, be kita ko, **specialiai skatinti** mažataršių ir netaršių transporto priemonių **sektorių**, kad būtų sukurta didelė vidaus rinka ir būtų galima plėtoti technologijas ir diegti inovacijas;

Pakeitimas

(14) Sąjunga yra viena iš didžiausių variklinių transporto priemonių gamintojų pasaulyje, pirmaujanti šio sektoriaus technologijų srityje, tačiau konkurencija didėja, o pasaulinę automobilių pramonę sparčiai keičia elektrinių **galios** pavarų inovacijos, sąveikūs, susietasis ir automatizuotas susisiekimas. Siekiant išlaikyti pasaulinį konkurencingumą ir prieigą prie rinkų, Sąjungai reikia reguliavimo **sistemas**, be kita ko, mažataršių ir netaršių transporto priemonių **sektoriuje taikyti tam tikrą politikos priemonę**, kad būtų sukurta didelė vidaus rinka ir būtų galima plėtoti technologijas ir diegti inovacijas;

Or. en

Pakeitimas 7

Pasiūlymas dėl reglamento 15 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(15) turėtų būti **įdiegta** speciali **skatinimo sistema**, kad būtų lengviau sklandžiai pereiti prie netaršaus judumo. Tokia kreditų sistema turėtų būti parengta taip, kad būtų skatinamas mažataršių ir netaršių transporto priemonių diegimas Sąjungos rinkoje;

Pakeitimas

(15) turėtų būti **taikoma** speciali **politikos priemonė**, kad būtų lengviau sklandžiai pereiti prie netaršaus judumo. Tokia kreditų **ir debetų** sistema turėtų būti parengta taip, kad būtų skatinamas mažataršių ir netaršių transporto priemonių diegimas Sąjungos rinkoje;

Or. en

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl reglamento 16 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(16) jei būtų nustatytas mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalies Europos Sąjungos transporto priemonių parke lyginamasis rodiklis ir įdiegta gerai parengta sistema, kaip gamintojo savitąsias išmetamo CO₂ normas tikslinti remiantis mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalimi gamintojo transporto priemonių parke, būtų duotas aiškus ir įtikimas ženklas kurti ir diegti tokias transporto priemones ir būtų sudaromos sąlygos toliau gerinti įprastų vidaus degimo variklių našumą;

Pakeitimas

(16) jei būtų nustatytas **aiškus** mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalies Europos Sąjungos transporto priemonių parke lyginamasis rodiklis ir įdiegta gerai parengta sistema, kaip gamintojo savitąsias išmetamo CO₂ normas tikslinti remiantis mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalimi gamintojo transporto priemonių parke, būtų duotas aiškus ir įtikimas ženklas kurti ir diegti tokias transporto priemones ir būtų sudaromos sąlygos toliau gerinti įprastų vidaus degimo variklių našumą;

Or. en

Pakeitimas 9

Pasiūlymas dėl reglamento 17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(17) mažataršių ir netaršių transporto priemonių kreditai turėtų būti apskaičiuojami atsižvelgiant į transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio skirtumą. Tikslinimo tvarka turėtų būti užtikrinta, kad geresnius už lyginamąjį rodiklį rezultatus pasiekęs gamintojas galėtų naudotis didesne savitąja išmetamo CO₂ norma. Siekiant principų pusiausvyros, turėtų būti nustatytos ta tvarka galimo tikslinimo ribos. Tai skatintų laiku išplėtoti baterijų įkrovimo punktų ir degalinių infrastruktūrą ir duotų daug naudos vartotojams, konkurencingumui ir aplinkai;

Pakeitimas

(17) mažataršių ir netaršių transporto priemonių kreditai turėtų būti apskaičiuojami atsižvelgiant į transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio skirtumą. Tikslinimo tvarka turėtų būti užtikrinta, kad geresnius už lyginamąjį rodiklį rezultatus pasiekęs gamintojas galėtų naudotis didesne savitąja išmetamo CO₂ norma, **o lyginamojo rodiklio nepasiekęs gamintojas turėtų įgyvendinti griežtesnį išmetamo CO₂ kiekio tikslą**. Siekiant principų pusiausvyros, turėtų būti nustatytos ta tvarka galimo tikslinimo ribos. Tai skatintų laiku išplėtoti baterijų įkrovimo punktų ir degalinių infrastruktūrą

ir duotų daug naudos vartotojams,
konkurencingumui ir aplinkai;

Or. en

Pakeitimas 10

Pasiūlymas dėl reglamento 17 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(17a) ši baterijų įkrovimo punktų ir degalinių infrastruktūra turi būti sparčiai įdiegta, kad mažataršių ir netaršių transporto priemonių naudotojai galėtų jomis pasitikėti, o Sąjungos ir valstybių narių lygmenimis turi būti veiksmingai kartu taikomos įvairios paramos priemonės, padedančios sutelkti daug viešųjų ir privačiųjų investicijų;

Or. en

Pagrindimas

Tai susiję su 17 konstatuojamąja dalimi (logiškas jos tęsinys).

Pakeitimas 11

Pasiūlymas dėl reglamento 17 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(17b) norint sėkmingai pereiti prie netaršaus judumo reikia sudaryti visapusiškai palankias sąlygas diegiant alternatyviųjų degalų infrastruktūrą bei patikimas automobilių ženklavimo sistemas ir griežtai užtikrinant oro kokybės ir klimato kaitos švelninimo standartų vykdymą. Teisingam perėjimui užtikrinti reikia nustatyti tvirtas paramos sistemas, skirtas automobilių pramonės

sektorius darbuotojams. Tokiam perėjimui užtikrinti taip pat reikia bendros politikos sistemos, kuri visos Sąjungos, nacionaliniu, regionų ir vietos lygmenimis būtų taikoma transporto priemonėms, infrastruktūroms, elektros tinklams, užimtumo ir ekonominėms paskatoms. Kad visa tai būtų galima pasiekti, reikia ryžtingesnių Sąjungos finansavimo priemonių;

Or. en

Pagrindimas

Tai susiję su 4a, 17 ir 17a konstatuojamosiomis dalimis (logiškas jų tęsinys).

Pakeitimas 12

Pasiūlymas dėl reglamento 18 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(18a) nebereikia taikyti naudingumo parametro, kuriuo laikoma transporto priemonių masė. Dėl technologijų plėtros naudojant sunkesnes ir didesnes transporto priemones nėra išmetama daugiau teršalų, o efektyvumo didinimo technologija, kaip antai hibridizacija, dabar yra atsieta nuo išmetamo CO₂ kiekio. Todėl taikant masės naudingumo parametrą gali būti itin skatinama naudoti sunkesnius automobilius. Todėl siekiant kuo didesnės naudos, gaunamos dėl transporto priemonių dydžio ir masės mažinimo, aplinkos požiūriu ir kitais aspektais, lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai nebeturėtų būti diferencijuojami pagal transporto priemonės masę. Kadangi išmetamųjų teršalų 2025 ir 2030 m. tikslai nustatomi santykiniais procentiniais dydžiais, tikslinga neįtraukti jokio naudingumo parametro;

Pagrindimas

Tai susiję su pakeitimais, kuriais I priede išbraukiamas masės naudingumo parametras (žr. atitinkamą pagrindimą).

Pakeitimas 13

**Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19) siekiant išlaikyti įvairovę lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių rinkoje ir jos gebėjimą tenkinti įvairius vartotojų poreikius, taikomos CO₂ normos turėtų būti nustatomos pagal tiesinę priklausomybę nuo transporto priemonių naudingumo. Manoma, kad naudingumo apibūdinimo masės parametru išlaikymas užtikrina nuoseklumą su galiojančia tvarka. Siekiant geriau atsižvelgti į keliuose naudojamų transporto priemonių masę, šis parametras turėtų būti pakeistas – vietoje parengtos naudoti transporto priemonės masės nuo 2025 m. turėtų būti naudojama 2017 m. birželio 1 d. Reglamente (ES) 2017/1151 nustatyta transporto priemonės bandomoji masė;

Išbraukta.

Or. en

Pagrindimas

Tai susiję su pakeitimais, kuriais I priede išbraukiamas masės naudingumo parametras (žr. atitinkamą pagrindimą).

Pakeitimas 14

**Pasiūlymas dėl reglamento
20 konstatuojamoji dalis**

(20) *viso Europos Sąjungos parko tikslai neturėtų keistis todėl, kad vidutinė parko masė kinta. Todėl į vidutinės masės pokytį turėtų būti nedelsiant atsižvelgiama skaičiuojant savitąsias teršalų išmetimo normas, o tokiam apskaičiavimui naudojama vidutinės masės vertė turėtų būti nuo 2025 m. tikslinama kas dvejus metus;*

Išbraukta.

Or. en

Pagrindimas

Tai susiję su pakeitimais, kuriais I priede išbraukiamas masės naudingumo parametras (žr. atitinkamą pagrindimą).

Pakeitimas 15

**Pasiūlymas dėl reglamento
21 konstatuojamoji dalis**

(21) *kad konkurencijos atžvilgiu neutralus ir sąžiningas išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo pastangų pasidalijimas atitiktų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių įvairovę ir kad nuo 2021 m. būtų naudojama pagal pasaulinę suderintą lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą apskaičiuota savitoji teršalų išmetimo norma, dera ribinių verčių kreivės nuolydį nustatyti remiantis visų taisyklėmis užregistruotų naujų transporto priemonių savituoju išmetamųjų teršalų kiekiu ir atsižvelgiant į viso Europos Sąjungos parko tikslų pakeitimus 2021, 2025 ir 2030 m., daromus siekiant vienodinti visų gamintojų pastangas mažinti išmetamųjų teršalų kieki. Dėl lengvųjų komercinių transporto priemonių pasakytina, kad lengvesnių furgonų, kuriems naudojama*

(21) *siekiant konkurencijos atžvilgiu neutralaus ir sąžiningo išmetamųjų teršalų mažinimo pastangų pasidalijimo reikėtų užtikrinti, kad visi gamintojai dėtų vienodas pastangas, siekdami sumažinti išmetamųjų teršalų kieki;*

lengvojo automobilio bazė, gamintojams turėtų būti taikomas toks pats metodas kaip lengvųjų automobilių gamintojams, o prie sunkesniųjų priskiriamų transporto priemonių gamintojams nustatytas kreivės nuolydis turėtų būti statesnis ir fiksuotas visą planuojamą laikotarpį;

Or. en

Pakeitimas 16

Pasiūlymas dėl reglamento 23 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(23) tačiau reikėtų subalansuoti paskatas ekologinėms naujovėms ir toms technologijoms, kurias įdiegus išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas įrodytas oficialiu bandymu. Todėl dera toliau riboti, kiek gamintojas gali atsižvelgti į išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimą įdiegus ekologines naujoves, kai vertina atitiktį nustatytiems rodikliams. Komisija turėtų turėti galimybę *patikslinti* šią ribą, ypač tam, kad būtų atsižvelgiama į oficialaus bandymo pakeitimus. Taip pat dera išaiškinti, kaip išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas turėtų būti apskaičiuojamas atitikčiai nustatytiems rodikliams įvertinti;

Pakeitimas

(23) tačiau reikėtų subalansuoti paskatas ekologinėms naujovėms ir toms technologijoms, kurias įdiegus išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas įrodytas oficialiu bandymu. Todėl dera toliau riboti, kiek gamintojas gali atsižvelgti į išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimą įdiegus ekologines naujoves, kai vertina atitiktį nustatytiems rodikliams. Komisija turėtų turėti galimybę *sumažinti* šią ribą, ypač tam, kad būtų atsižvelgiama į oficialaus bandymo pakeitimus. Taip pat dera išaiškinti, kaip išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas turėtų būti apskaičiuojamas atitikčiai nustatytiems rodikliams įvertinti;

Or. en

Pagrindimas

Turėtų būti paaiškinta, kad prasminga leisti tik sumažinti ribą ir išvengti galimų spragų, dėl kurių gali padidėti ekologinių naujovių dalis.

Pakeitimas 17

Pasiūlymas dėl reglamento 28 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(28) **leidimo taikyti nukrypti nuo parko išmetamų 95g CO₂/km normos leidžiančias nuostatas tam tikro rinkos segmento gamintojams procedūra turėtų užtikrinti, kad tam tikro rinkos segmento gamintojams nustatytos pastangos mažinti išmetamųjų teršalų kiekį atitiktų stambiųjų gamintojų pastangas, susijusias su ta norma. Tačiau** patirtis rodo, kad tam tikro rinkos segmento gamintojų galimybės laikytis išmetamo CO₂ normų yra tokios pačios kaip stambiųjų gamintojų, todėl manoma, kad **nuo 2025 m. taikomų normų atžvilgiu** nedera gamintojų skirstyti į šias dvi kategorijas;

Pakeitimas

(28) patirtis rodo, kad tam tikro rinkos segmento gamintojų galimybės laikytis išmetamo CO₂ normų yra tokios pačios kaip stambiųjų gamintojų, todėl manoma, kad nedera gamintojų skirstyti į šias dvi kategorijas;

Or. en

Pagrindimas

Patirtis rodo, kad tam tikro rinkos segmento gamintojų, kasmet pagaminančių 10 000–300 000 automobilių, galimybės laikytis išmetamo CO₂ normų yra tokios pačios kaip stambiųjų gamintojų, todėl manoma, kad nebedera gamintojų skirstyti į šias dvi kategorijas. Toliau taikant šią nukrypti leidžiančią nuostatą atsirastų su konkurenciniu neutralumu susijusių trūkumų ir gali sumažėti reglamento veiksmingumas.

Pakeitimas 18

Pasiūlymas dėl reglamento 38 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(38a) labai svarbu apsvarstyti socialinį poveikį, kuris bus neišvengiamai patiriamas automobilių pramonės sektoriuje pereinant prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos, ir aktyviai nagrinėti neišvengiamą poveikį darbo vietoms, kuris bus itin akivaizdus

labiausiai paveiktuose regionuose. Todėl ypač svarbu, kad taikant dabartines priemones, kuriomis palengvinamas perėjimas prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos, taip pat būtų vykdomos tikslinės darbuotojų perkėlimo, perkvalifikavimo ir kvalifikacijos kėlimo programos bei švietimo ir darbo paieškos iniciatyvos glaudžiai bendradarbiaujant su socialiniais partneriais. Tokios pastangos turėtų būti bendrai finansuojamos iš paskirtųjų pajamų, gaunamų iš mokesčių už viršytą taršos normą;

Or. en

Pagrindimas

Siekiant skatinti teisingą perėjimą prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos, iš mokesčių už viršytą taršos normą gaunamos pajamos turėtų būti naudojamos darbuotojų perkvalifikavimui ir kvalifikacijos kėlimui, taip pat darbo reorganizavimui skatinti, visų pirma didžiausią tokio perėjimo automobilių pramonės sektoriuje poveikį patyrusiuose regionuose, glaudžiai bendradarbiaujant su socialiniais partneriais.

Pakeitimas 19

Pasiūlymas dėl reglamento 41 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(41) šiame reglamente nustatytų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų tikrasis veiksmingumas labai priklauso nuo to, kiek oficiali bandymo procedūra atitinka tikrovę. Atsižvelgiant į Mokslinių konsultacijų mechanizmo nuomonę²³ ir Europos Parlamento rekomendaciją, kurią jis pateikė atlikęs išmetamų teršalų kiekio matavimo automobilių pramonėje tyrimą²⁴, turėtų būti parengta tvarka, pagal kurią būtų vertinama, ar transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės, nustatytos pagal Reglamentą (ES) 2017/1151, atitinka tikrovę. Komisija turėtų būti įgaliota

Pakeitimas

(41) šiame reglamente nustatytų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų tikrasis veiksmingumas labai priklauso nuo to, kiek oficiali bandymo procedūra atitinka tikrovę. Atsižvelgiant į Mokslinių konsultacijų mechanizmo nuomonę²³ ir Europos Parlamento rekomendaciją, kurią jis pateikė atlikęs išmetamų teršalų kiekio matavimo automobilių pramonėje tyrimą²⁴, turėtų būti parengta tvarka, pagal kurią būtų vertinama, ar transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės, nustatytos pagal Reglamentą (ES) 2017/1151, atitinka tikrovę. ***Patikimiausias būdas užtikrinti,***

užtikrinti, kad tokie duomenys būtų prieinami viešai, ir, *jei reikia*, parengti reikiamas tokiam vertinimui būtinų duomenų *identifikavimo ir* surinkimo procedūras;

kad tipo patvirtinimo vertės atitiktų tikrovę, yra pradėti taikyti tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymą, o Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai jį parengti. Šis bandymas turėtų būti rengiamas priimant deleguotuosius aktus, o pradedamas taikyti ne vėliau kaip praėjus dvejiems metams nuo šio reglamento taikymo pradžios. Tačiau šiuo metu ir kol šis bandymas bus pradėtas taikyti, turėtų būti užtikrinama atitiktis naudojant degalų sąnaudų skaitiklių duomenis, kuriuos turi pateikti gamintojai, ir taikant neviršytiną išmetamųjų teršalų kiekio ribą, ne didesnę kaip 15 proc. už tipo patvirtinimo vertes, kurios nuo 2021 m. bus nustatomos atliekant pasauline suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra grindžiamą bandymą. Komisija turėtų būti įgaliota užtikrinti, kad tokie duomenys būtų prieinami viešai, ir parengti reikiamas tokiam vertinimui būtinų duomenų *apie degalų sąnaudas* surinkimo procedūras;

²³ Mokslinių patarėjų aukšto lygio darbo grupės mokslinė nuomonė 1/2016 „Lengvųjų transporto priemonių tikrojo ir laboratoriniais bandymais nustatyto išmetamo CO₂ kiekio vienodinimas“ (*Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing*).

²⁴ Tarybai ir Komisijai pateikta 2017 m. balandžio 4 d. Europos Parlamento rekomendacija dėl išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo (2016/2908(RSP)).

²³ Mokslinių patarėjų aukšto lygio darbo grupės mokslinė nuomonė 1/2016 „Lengvųjų transporto priemonių tikrojo ir laboratoriniais bandymais nustatyto išmetamo CO₂ kiekio vienodinimas“ (*Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing*).

²⁴ Tarybai ir Komisijai pateikta 2017 m. balandžio 4 d. Europos Parlamento rekomendacija dėl išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo (2016/2908(RSP)).

Or. en

Pagrindimas

Šis pakeitimas yra susijęs su 12 straipsnio pakeitimu (žr. atitinkamą pagrindimą).

Pakeitimas 20

Pasiūlymas dėl reglamento 41 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(41a) šiuo metu nėra suderinto būdo nustatyti per visą lengvųjų transporto priemonių gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekį. Būtų tikslinga, kad iki 2026 m. pabaigos Komisija pateiktų tokią analizę, kurioje būtų išsamiai apibūdinta su išmetamo anglies dioksido kiekiu susijusi lengvųjų transporto priemonių sektoriaus padėtis. Tuo tikslu Komisija, priimdama deleguotuosius aktus, turėtų parengti bendrą Sąjungoje taikytiną nuoseklaus duomenų teikimo metodiką, kuria vadovaudamiesi gamintojai nuo 2025 m. turės pateikti ataskaitas apie rinkai pateiktų visų rūšių degalų ir transporto priemonių galios pavarų per visą gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekį. Ši metodika taip pat turėtų atitikti atitinkamus ISO standartus, be to, ją taikant turėtų būti paaiškintas visuotinio atšilimo potencialas remiantis principu „nuo gręžinio iki transporto priemonės“, „nuo bako iki ratų“ iki eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio. Komisijos analizė turėtų būti grindžiama gamintojų pateiktais duomenimis, taip pat visais kitais svarbiais turimais duomenimis;

Or. en

Pagrindimas

Nors dabartinis reglamentas yra iš esmės transporto priemonių išmetimo vamzdžio išmetamų teršalų kiekio mažinimo priemonė, nėra aiškiai suprantama, kas apskritai yra per visą įvairių rūšių degalais varomų transporto priemonių gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekis. Komisija turėtų stengtis parengti bendrą metodiką, kuria vadovaudamiesi pirminės įrangos gamintojai galėtų pateikti tokius duomenis. Komisija turi išnagrinėti „nuo gręžinio iki transporto priemonės“ išmetamų teršalų kiekį, kad ateityje formuojant šio sektoriaus politiką galėtų daryti didesnę poveikį.

Pakeitimas 21

Pasiūlymas dėl reglamento 42 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(42) *pažangą, padarytą įgyvendinant Pastangų pasidalijimo reglamentą ir Direktyvą dėl apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos įgyvendinimo, numatyta peržiūrėti 2024 m. Todėl tais pačiais metais* dera įvertinti ir šio reglamento veiksmingumą, kad pagal šiuos *tris* teisės aktus įgyvendintos priemonės būtų įvertintos suderintai ir nuosekliai;

Pakeitimas

(42) *jau 2023 m.* dera įvertinti ir šio reglamento veiksmingumą, kad pagal *visus* šiuos teisės aktus įgyvendintos priemonės *ir pažangą, padaryta siekiant per nustatytą laikotarpį įgyvendinti nustatytus tikslus*, būtų įvertintos suderintai ir nuosekliai;

Or. en

Pagrindimas

Peržiūros metai turėtų būti šiek tiek perkelti į priekį, kad būtų galima tinkamu laiku apžvelgti padarytą pažangą ir įvertinti, ar tinkamai siekiama nustatytų tikslų.

Pakeitimas 22

Pasiūlymas dėl reglamento 46 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(46) kad neesminės šio reglamento nuostatos galėtų būti iš dalies pakeistos arba papildytos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų iš dalies pakeisti II ir III priedai, kiek tai susiję su duomenų reikalavimais ir duomenų parametrais, su tuo, kaip papildomos taisyklės dėl kriterijų, kuriais nustatomos nukrypti nuo savitųjų teršalų išmetimo normų leidžiančių nuostatų taikymo sąlygos, aiškinimo, dėl prašymų leisti taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą turinio ir dėl savitojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo programų turinio ir

Pakeitimas

(46) kad neesminės šio reglamento nuostatos galėtų būti iš dalies pakeistos arba papildytos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų iš dalies pakeisti II ir III priedai, kiek tai susiję su duomenų reikalavimais ir duomenų parametrais, *pagal kurias nustatomos 7 straipsnio 8a dalyje nurodytos duomenų apie per visą gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekį teikimo taisyklės ir tvarka*, su tuo, kaip papildomos taisyklės dėl kriterijų, kuriais nustatomos nukrypti nuo savitųjų teršalų išmetimo normų leidžiančių nuostatų

vertinimo, taip pat su 13 straipsnyje nurodytų M0 ir TM0 skaičių, 11 straipsnyje nurodytos 7 g CO₂/km ribos ir 14 straipsnio 3 dalyje nurodytų I priede pateiktų formulių tikslinimu. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus turėtų gauti tuo pačiu metu, kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams turėtų būti suteikta galimybė nuolat dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, atliekančių su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

taikymo sąlygos, aiškinimo, dėl prašymų leisti taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą turinio ir dėl savitojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo programų turinio ir vertinimo, taip pat su 13 straipsnyje nurodytų M0 ir TM0 skaičių, 11 straipsnyje nurodytos 7 g CO₂/km ribos, ***į kurią atsižvelgiant rengiamas 12 straipsnio 1a dalyje nurodytas tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymas***, ir 14 straipsnio 3 dalyje nurodytų I priede pateiktų formulių tikslinimu. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus turėtų gauti tuo pačiu metu, kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams turėtų būti suteikta galimybė nuolat dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, atliekančių su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

Or. en

Pagrindimas

Patikslinimas yra būtinas atsižvelgiant į naujus 7 straipsnio 8a dalyje ir 12 straipsnio 1a dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus (žr. atitinkamus pagrindimus).

Pakeitimas 23

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Šiuo reglamentu nustatomi naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių

Pakeitimas

1. Šiuo reglamentu nustatomi naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių

ekspluatacinių charakteristikų reikalavimai atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį, kad būtų užtikrintas tinkamas vidaus rinkos veikimas.

ekspluatacinių charakteristikų reikalavimai atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį, kad būtų *pasiekti Sąjungos klimato tikslai* ir užtikrintas tinkamas vidaus rinkos veikimas.

Or. en

Pagrindimas

Kaip nurodyta reglamento pavadinime, reglamentu siekiama padėti įgyvendinti bendrus Sąjungos klimato tikslus, ir tai svarbu pabrėžti 1 straipsnyje.

Pakeitimas 24

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 4 dalies a punktas

Komisijos siūlomas tekstas

a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **15** proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.1 punktą;

Pakeitimas

a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **25** proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.1 punktą;

Or. en

Pakeitimas 25

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 4 dalies b punktas

Komisijos siūlomas tekstas

b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **15** proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.1 punktą.

Pakeitimas

b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **25** proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.1 punktą.

Or. en

Pakeitimas 26

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 4 dalies b a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

ba) mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalies – lyginamasis rodiklis lygus 20 proc. rinkos dalies pagal 2025 m. naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių pardavimo mastą, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.3 papunktį ir I priedo B dalies 6.3 papunktį.

Or. en

Pakeitimas 27

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 5 dalies a punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **30** proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.2 **punktą**;

a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **50** proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.2 **papunktį**;

Or. en

Pakeitimas 28

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 5 dalies b punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **30** proc.

b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **50** proc.

mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.2 *punktą*.

mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.2 *papunktį*.

Or. en

Pakeitimas 29

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 5 dalies b a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

ba) mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalies – lyginamasis rodiklis lygus 50 proc. rinkos dalies pagal 2030 m. naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių pardavimo mastą, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.3 papunktį ir I priedo B dalies 6.3 papunktį.

Or. en

Pakeitimas 30

Pasiūlymas dėl reglamento 3 straipsnio 1 dalies g punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

g) parengtos naudoti transporto priemonės masė – parengto naudoti lengvojo automobilio arba lengvosios komercinės transporto priemonės masė su kėbulu, kaip pažymėta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.6 skyriuje;

Išbraukta.

Or. en

Pagrindimas

Tai susiję su pakeitimais, kuriais I priede išbraukiamas masės naudingumo parametras (žr.

atitinkamą pagrindimą).

Pakeitimas 31

Pasiūlymas dėl reglamento 3 straipsnio 1 dalies i punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

i) transporto priemonės ratų apibrėžtas jos plotas – vidutinio tarpuvėžio pločio ir važiuoklės bazės sandauga, nurodyta atitikties liudijime ir apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB I priedo 2.1 ir 2.3 skirsniuose;

Išbraukta.

Or. en

Pagrindimas

Tai susiję su pakeitimais, kuriais I priede išbraukiamas masės naudingumo parametras (žr. atitinkamą pagrindimą).

Pakeitimas 32

Pasiūlymas dėl reglamento 3 straipsnio 1 dalies l punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

l) transporto priemonės bandomoji masė – lengvojo automobilio arba lengvosios komercinės transporto priemonės masė, įrašyta atitikties liudijime ir apibrėžiama, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2017/1151 XXI priedo 3.2.25 punkte;

Išbraukta.

Or. en

Pagrindimas

Tai susiję su pakeitimais, kuriais I priede išbraukiamas masės naudingumo parametras (žr. atitinkamą pagrindimą).

Pakeitimas 33

Pasiūlymas dėl reglamento 7 straipsnio 8 dalies trečia pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Komisija **gali priimti** išsamias taisykles, taikomas procedūroms, kuriomis pranešama apie tokius nuokrypius ir į juos atsižvelgiama apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį. Tos procedūros priimamos įgyvendinimo aktais pagal 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

Pakeitimas

Komisija **priima** išsamias taisykles, taikomas procedūroms, kuriomis pranešama apie tokius nuokrypius ir į juos atsižvelgiama apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį. Tos procedūros priimamos įgyvendinimo aktais pagal 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

Or. en

Pakeitimas 34

Pasiūlymas dėl reglamento 7 straipsnio 8 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

8a. Nuo 2025 m. sausio 1 d. gamintojai, vadovaudamiesi suderinta Sąjungos metodika, pateikia Komisijai ataskaitą apie nuo tos dienos rinkai pateiktų įvairių rūšių transporto priemonių per visą gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekį. Šiuo tikslu Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 16 straipsnį priimti deleguotuosius aktus siekiant papildyti šį reglamentą parengiant išsamias taisykles dėl ataskaitų apie Sąjungos rinkoje esančių visų rūšių degalų ir transporto priemonių galios pavarų per visą gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekį teikimo procedūrų.

Siekdama ateityje geriau nukreipti politines pastangas mažinti sektoriuje išmetamų teršalų kiekį, Komisija ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d. pateikia bendro per visą naujų lengvųjų transporto priemonių gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekio Sąjungoje

Pagrindimas

Nors dabartinis reglamentas yra iš esmės transporto priemonių išmetimo vamzdžio išmetamų teršalų kiekio mažinimo priemonė, nėra aiškiai suprantama, kas apskritai yra per visą įvairių rūšių degalais varomų transporto priemonių gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekis. Komisija turėtų stengtis parengti bendrą metodiką, kuria vadovaudamiesi pirminės įrangos gamintojai galėtų pateikti tokius duomenis. Komisija turi išnagrinėti „nuo gręžinio iki transporto priemonės“ išmetamų teršalų kiekį, kad ateityje formuojant šio sektoriaus politiką galėtų daryti didesnę poveikį.

Pakeitimas 35

**Pasiūlymas dėl reglamento
8 straipsnio 4 dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

4. Mokesčio už viršytą taršos normą sumos laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis.

Pakeitimas

4. Mokesčio už viršytą taršos normą sumos laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis **ir skiriamos politikos priemonėms, kurios taikomos glaudžiai bendradarbiaujant su socialiniais partneriais ir kuriomis skatinamas perkvalifikavimas ir perkėlimas automobilių pramonės sektoriuje, siekiant skatinti teisingą perėjimą prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos.**

Pagrindimas

Siekiant skatinti teisingą perėjimą prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos, iš mokesčių už viršytą taršos normą gaunamos pajamos turėtų būti naudojamos darbuotojų perkvalifikavimui ir kvalifikacijos kėlimui, taip pat darbo reorganizavimui skatinti, visų pirma didžiausią tokio perėjimo automobilių pramonės sektoriuje poveikį patyrusiuose regionuose, glaudžiai bendradarbiaujant su socialiniais partneriais.

Pakeitimas 36

Pasiūlymas dėl reglamento 10 straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

3. Jeigu Komisija mano, kad gamintojas atitinka nukrypti leidžiančios nuostatos, kurios prašoma pagal 1 dalį, taikymo sąlygas ir laiko, kad gamintojo siūloma savitoji teršalų išmetimo norma atitinka gamintojo galimybes mažinti išmetamų teršalų kiekį, įskaitant ekonomines bei technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, ir atsižvelgiant į gaminamų lengvųjų komercinių transporto priemonių tipo rinkos savybes, Komisija suteikia gamintojui nukrypti leidžiančią nuostatą. Prašymas pateikiamas iki pirmųjų nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo metų spalio 31 d.

Pakeitimas

3. Jeigu Komisija mano, kad gamintojas atitinka nukrypti leidžiančios nuostatos, kurios prašoma pagal 1 dalį, taikymo sąlygas, ir laiko, kad gamintojo siūloma savitoji teršalų išmetimo norma atitinka gamintojo galimybes mažinti išmetamų teršalų kiekį, įskaitant ekonomines bei technologines galimybes mažinti jo savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, ir atsižvelgiant į gaminamų ***lengvųjų automobilių arba*** lengvųjų komercinių transporto priemonių tipo rinkos savybes, Komisija suteikia gamintojui nukrypti leidžiančią nuostatą. Prašymas pateikiamas iki pirmųjų nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo metų spalio 31 d.

Or. en

Pagrindimas

Ištaisomas teksto praleidimas.

Pakeitimas 37

Pasiūlymas dėl reglamento 10 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

4. Gamintojas gali pateikti prašymą jam taikyti nuo savitosios teršalų išmetimo normos, apskaičiuojamos pagal I priedo A dalies 1–4 punktus, nukrypti leidžiančią nuostatą, jei jis kartu su visomis jo susijusiomis įmonėmis atsakingas už nuo 10 000 iki 300 000 per kalendorinius metus Sąjungoje užregistruotų naujų lengvųjų automobilių.

Pakeitimas

Išbraukta.

Tokį prašymą gamintojas gali pateikti, kad nukrypti leidžianti nuostata būtų taikoma jam arba jam kartu su bet kuria jo susijusia įmone. Prašymas pateikiamas Komisijai ir jame nurodoma:

a) visa 2 dalies a ir c punktuose minėta informacija, įskaitant, reikiamais atvejais, informaciją apie visas susijusias įmones;

b) norma, kuri yra 45 % mažesnis kiekis, palyginti su vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu 2007 m., arba kai vienas bendras prašymas pateikiamas dėl kelių susijusių įmonių – vidutiniškai 45 % mažesnis kiekis, palyginti su šių įmonių vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu 2007 m.

Tuo atveju, kai nėra informacijos apie gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį 2007 m., Komisija, atsižvelgdama į geriausių esamą išmetamo CO₂ kiekio mažinimo technologiją, naudojamą panašios masės lengvuosiuose automobiliuose, ir į gaminamų automobilių tipo rinkos savybes, nustato lygiavertę mažinimo normą. Šia norma prašymą pateikęs asmuo vadovaujasi b punkto tikslais.

Komisija gamintojui suteikia nukrypti leidžiančią nuostatą, jei įrodyta, kad laikomasi šioje dalyje nurodytų nukrypti leidžiančios nuostatos kriterijų.

Or. en

Pagrindimas

Patirtis rodo, kad tam tikro rinkos segmento gamintojų, kasmet pagaminančių 10 000–300 000 automobilių, galimybės laikytis išmetamo CO₂ normų yra tokios pačios kaip stambiujų gamintojų, todėl manoma, kad nebedera gamintojų skirstyti į šias dvi kategorijas. Toliau taikant šią nukrypti leidžiančią nuostatą atsirastų su konkurenciniu neutralumu susijusių trūkumų ir gali sumažėti reglamento veiksmingumas.

Pakeitimas 38

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 1 dalies antra pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Į tokias technologijas atsižvelgiama tik tuo atveju, jeigu jos vertinamos pagal tokią metodiką, kurią naudojant galima gauti patikrinamus, atkartojamus ir palyginamus rezultatus.

Pakeitimas

Į tokias technologijas atsižvelgiama tik tuo atveju, jeigu jos vertinamos pagal tokią metodiką, kurią naudojant galima gauti patikrinamus, atkartojamus ir palyginamus rezultatus, **ir tik tol, kol vertė, nustatyta taikant pasaulinę suderintą lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą, papildoma arba pakeičiama kitais duomenimis, kurie labiau atitinka realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kieki.**

Or. en

Pagrindimas

Jei realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio vertė bus nustatoma pagal dabartinį reglamentą, nustatant oficialią išmetamų teršalų vertę šios naujoviškos technologijos bus visapusiškai įtrauktos, todėl papildomi kreditai neturėtų būti taikomi.

Pakeitimas 39

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 1 dalies ketvirta pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Komisija gali **tikslinti** ribą, galiosiančią nuo 2025 m. Riba tikslinama pagal 16 straipsnį priimamais deleguotaisiais aktais.

Pakeitimas

Komisija gali **sumažinti** ribą, galiosiančią nuo 2025 m. Riba tikslinama pagal 16 straipsnį priimamais deleguotaisiais aktais.

Or. en

Pagrindimas

Turėtų būti paaiškinta, kad prasminga leisti tik sumažinti ribą ir išvengti galimų spragų, dėl kurių gali padidėti ekologinių naujovių dalis.

Pakeitimas 40

Pasiūlymas dėl reglamento 12 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Komisija stebi ir vertina, kaip pagal Reglamentą (ES) 2017/1151 apskaičiuotos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes. ***Ji užtikrina, kad visuomenė būtų informuojama, kaip ilgainiui keičiasi verčių atitikimas.***

Pakeitimas

1. Komisija stebi ir vertina, kaip pagal Reglamentą (ES) 2017/1151 apskaičiuotos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes.

Or. en

Pakeitimas 41

Pasiūlymas dėl reglamento 12 straipsnio 1 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1a. Siekiant užtikrinti 1 dalyje nurodytą verčių atitikimą, atitiktis nustatoma atliekant tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymą. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 16 straipsnį priimti deleguotuosius aktus siekiant papildyti šį reglamentą ne vėliau kaip praėjus dvejiems metams nuo šio reglamento taikymo pradžios parengiant tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymą.

Or. en

Pagrindimas

Oficialiai nustatyta vertė ir tikrojo išmetamo CO₂ kiekio vertė vis labiau skiriasi, o tai turi didelį poveikį visai visuomenei. Nors tikimasi, kad naująjį Europos važiavimo ciklą pakeitus pasauline suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra bus gaunami labiau tikrąsias sąlygas atitinkantys išmetamo CO₂ kiekio, apskaičiuoto atliekant tipo patvirtinimą, duomenys, nemanoma, kad šis atotrūkis bus visiškai panaikintas. Siekiant užtikrinti, kad šis reglamentas būtų patikimas ir kad iš tiesų būtų įgyvendinami jame nustatyti išmetamų teršalų kiekio mažinimo tikslai, tikslinga parengti tinkamą bandymą, kurį atliekant būtų nustatomas

realiomis važiavimo sąlygomis išmetamo CO₂ kiekis, o kol šis bandymas bus pradėtas taikyti – atlikti papildomą patikrą ir nustatyti normų viršijimo ribą.

Pakeitimas 42

Pasiūlymas dėl reglamento 12 straipsnio 1 b dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1b. Kol bus pradėtas taikyti tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymas, atitiktis nustatoma remiantis degalų sąnaudų skaitiklių duomenimis ir atsižvelgiant į neviršytiną išmetamųjų teršalų kiekio ribą, ne didesnę kaip 15 proc. už gamintojo savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, nustatomą pagal tipo patvirtinimo sertifikavimo procedūras, kurios bus vykdomos nuo 2021 m. pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007.

Or. en

Pagrindimas

Tas pats pagrindimas, kaip ir 12 straipsnio 1a dalies.

Pakeitimas 43

Pasiūlymas dėl reglamento 12 straipsnio 2 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

2a. Komisija užtikrina, kad visuomenė būtų informuojama, kaip ilgainiui keičiasi verčių atitiktis tikrosioms vertėms.

Or. en

Pagrindimas

Tas pats pagrindimas, kaip ir 12 straipsnio 1a dalies.

Pakeitimas 44

Pasiūlymas dėl reglamento 12 straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

3. *Šiame straipsnyje nurodytas priemonės* Komisija *gali priimti* įgyvendinimo aktais pagal 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

Pakeitimas

3. *Išsamias degalų sąnaudų skaitiklių duomenų teikimo procedūrų taisykles* Komisija *priima* įgyvendinimo aktais pagal 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

Or. en

Pagrindimas

Tas pats pagrindimas, kaip ir 12 straipsnio 1a dalies.

Pakeitimas 45

Pasiūlymas dėl reglamento 13 straipsnio 1 dalies b punktas

Komisijos siūlomas tekstas

b) *ne vėliau kaip 2022 m. spalio 31 d. M₀ skaičius I priedo B dalies 1–5 punktuose suderinamas su naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutine parengtos naudoti transporto priemonės masė per praėjusius trejus (2019, 2020 ir 2021) kalendorinius metus. Naujoji M₀ vertė taikoma 2024 m.;*

Pakeitimas

Išbraukta.

Or. en

Pagrindimas

Siekiant išbraukti masę kaip naudingumo parametą šie trys punktai išbraukiami.

Pakeitimas 46

Pasiūlymas dėl reglamento 13 straipsnio 1 dalies c punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

c) ne vėliau kaip 2022 m. spalio 31 d. orientacinė 2025 m. TM_0 vertė nustatoma kaip atitinkama naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis 2021 m.;

Išbraukta.

Or. en

Pagrindimas

Siekiant išbraukti masę kaip naudingumo parametą šie trys punktai išbraukiami.

Pakeitimas 47

**Pasiūlymas dėl reglamento
13 straipsnio 1 dalies d punktas**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

d) ne vėliau kaip 2024 m. spalio 31 d., o paskui kas antrais metais, TM_0 skaičiai I priedo A ir B dalyse tikslinami pagal atitinkamą naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkį ankstesniais dvejais kalendoriniais metais pradedant nuo 2022 ir 2023 m. Atitinkama naujoji TM_0 vertė taikoma nuo kalendorinių metų, einančių po tikslinimo dienos, sausio 1 d.

Išbraukta.

Or. en

Pagrindimas

Siekiant išbraukti masę kaip naudingumo parametą šie trys punktai išbraukiami.

Pakeitimas 48

**Pasiūlymas dėl reglamento
14 straipsnio 1 dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

1. **2024** m. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia reglamento veiksmingumo ataskaitą, prie kurios, jei reikia, prideda reglamento keitimo pasiūlymą. Šioje ataskaitoje apsvaustoma, *inter alia*, kaip pagal Reglamentą (ES) 2017/1151 apskaičiuotos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes, kaip Sąjungos rinkoje diegiamos mažataršės ir netaršios transporto priemonės ir plėtojama baterijų įkrovimo punktų ir degalinių infrastruktūra, apie kurią pranešama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/94/ES²⁹.

²⁹ 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

Pakeitimas

1. **2023** m. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia reglamento veiksmingumo ataskaitą, prie kurios, jei reikia, prideda reglamento keitimo pasiūlymą, ***kad būtų patvirtintas arba, jei būtina, padidintas visam Sąjungos parkui taikomas išmetamo CO₂ kiekio tikslas, taip pat netaršių ir mažataršių transporto priemonių lyginamasis rodiklis pagal 1 straipsnį.*** Šioje ataskaitoje apsvaustoma, *inter alia*, kaip pagal Reglamentą (ES) 2017/1151 apskaičiuotos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes, kaip Sąjungos rinkoje diegiamos mažataršės ir netaršios transporto priemonės ir plėtojama baterijų įkrovimo punktų ir degalinių infrastruktūra, apie kurią pranešama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/94/ES²⁹.

²⁹ 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

Or. en

Pagrindimas

Peržiūros metai turėtų būti šiek tiek perkelti į priekį, kad būtų galima tinkamu laiku apžvelgti padarytą pažangą ir įvertinti, ar tinkamai siekiama nustatytų tikslų.

Pakeitimas 49

**Pasiūlymas dėl reglamento
14 straipsnio 2 dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

2. Komisija atsižvelgia į vertinimus, atliktus pagal 12 straipsnį, ir, jei reikia, ***gali peržiūrėti*** Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nurodytą išmetamo CO₂ kiekio matavimo

PE619.135v01-00

Pakeitimas

2. Komisija atsižvelgia į vertinimus, atliktus pagal 12 straipsnį, ir, jei reikia, ***peržiūri*** Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nurodytą išmetamo CO₂ kiekio matavimo

36/48

PR\1147701LT.docx

tvarką. Komisija visų pirma pateikia atitinkamus pasiūlymus pakoreguoti tą tvarką, kad būtų tinkamai atsižvelgiama į tikrąjį automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį.

tvarką. Komisija visų pirma pateikia atitinkamus pasiūlymus pakoreguoti tą tvarką, kad būtų tinkamai atsižvelgiama į tikrąjį automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį.

Or. en

Pakeitimas 50

Pasiūlymas dėl reglamento 14 straipsnio 3 dalies 2 a pastraipa (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Komisija iki 2019 m. gruodžio 31 d. peržiūri Direktyvą 1999/94/EB ir, jei reikia, pateikia atitinkamą pasiūlymą, kad vartotojams būtų teikiama tiksli, patikima ir palyginama informacija apie rinkai pateiktų naujų lengvųjų automobilių degalų sąnaudas, išmetamo CO₂ kiekį ir išmetamų oro teršalų kiekį.

Or. en

Pagrindimas

Vartotojams reikia susipažinti su tikromis degalų sąnaudų vertėmis, kad rinkdamiesi gaminius jie galėtų priimti tinkamai informacija pagrįstus sprendimus. ES degalų sąnaudų etiketėse nurodytos vertės, kurios pateikiamos prekybos vietoje, turėtų būti patikslintos, kad būtų parodoma, kiek kelyje vidutiniškai sunaudojama degalų, o ne tik pateikiami laboratoriniai matavimai. 2016 m. Komisijai įvertinus Automobilių ženklinimo direktyvą paaiškėjo, jog dėl to, kad ženklinimas visose valstybėse narėse nėra pakankamai suderintas, mažėja bendras jo veiksmingumas. Ženklinimo veiksmingumas mažėja ir dėl to, kad trūksta informacijos apie išmetamų oro teršalų kiekį. Todėl Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai peržiūrėti šią direktyvą.

Pakeitimas 51

Pasiūlymas dėl reglamento 15 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1. Komisijai padeda ***Energetikos***

1. Komisijai padeda ***Klimato kaitos***

sjungos komitetas, įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos [reglamento (ES) [...]] [37 straipsnį]³⁰. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011³¹.

³⁰ *Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) [.../...] dėl energetikos sąjungos valdymo (OL L ...).*

³¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

komitetas, įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 525/2013 26 straipsnį. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011³¹.

³¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

Or. en

Pagrindimas

Suderinta su dokumente dėl energetikos sąjungos valdymo pateikta EP pozicija.

Pakeitimas 52

Pasiūlymas dėl reglamento 16 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. 7 straipsnio 7 dalies antroje pastraipoje, 10 straipsnio 8 dalyje, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje, 13 straipsnio 2 dalyje ir 14 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami **neribotam** laikotarpiui [nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos].

Pakeitimas

1. 7 straipsnio 7 dalies antroje pastraipoje, **7 straipsnio 8a dalyje**, 10 straipsnio 8 dalyje, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje, **12 straipsnio 1a dalyje**, 13 straipsnio 2 dalyje ir 14 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami **penkerių metų** laikotarpiui [nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos]. **Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės**

laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

Or. en

Pagrindimas

Vėl nustatoma pradinė penkerių metų įgaliojimų suteikimo trukmė, taip pat taikomas reikalavimas parengti naudoti šiais įgaliojimais ataskaitą ir papildoma dviem naujais nustatytais deleguotaisiais įgaliojimais.

Pakeitimas 53

Pasiūlymas dėl reglamento 16 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 7 straipsnio 7 dalies antroje pastraipoje, 10 straipsnio 8 dalyje, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje, 13 straipsnio 2 dalyje ir 14 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.

Pakeitimas

2. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 7 straipsnio 7 dalies antroje pastraipoje, **7 straipsnio 8a dalyje**, 10 straipsnio 8 dalyje, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje, **12 straipsnio 1a dalyje**, 13 straipsnio 2 dalyje ir 14 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.

Or. en

Pagrindimas

Papildoma dviem naujais nustatytais deleguotaisiais įgaliojimais.

Pakeitimas 54

Pasiūlymas dėl reglamento 16 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

4. Pagal 7 straipsnio 7 dalies antrą pastraipą, 10 straipsnio 8 dalį, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą, 13 straipsnio 2 dalį ir 14 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem *mėnesiais*.

Pakeitimas

4. Pagal 7 straipsnio 7 dalies antrą pastraipą, **7 straipsnio 8a dalį**, 10 straipsnio 8 dalį, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą, **12 straipsnio 1a dalį**, 13 straipsnio 2 dalį ir 14 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem *mėnesiams*.

Or. en

Pagrindimas

Papildoma dviem naujais nustatytais deleguotaisiais įgaliojimais.

Pakeitimas 55

Pasiūlymas dėl reglamento I priedo A dalies 6.2 papunktis

Komisijos siūlomas tekstas

[...]

Pakeitimas

Išbraukta.

Or. en

Pagrindimas

Reikėtų nustatyti ekonomiškai efektyviausius tikslus mažinti išmetamo CO₂ kiekį. Dabartiniai tikslai buvo nustatyti įtraukiant transporto priemonės masę, o tai iš esmės reiškia, kad kuo sunkesnis automobilis, tuo mažiau griežti tikslai. Transporto priemonės masės mažinimas vertinamas kaip labai veiksmingas techninis sprendimas siekiant sumažinti transporto

priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir degalų sąnaudas. Todėl transporto priemonių rinką geriau laikyti vientisu vienetu ir nereikalauti taikyti masės tikslinimo koeficiento, pagal kurį transporto priemonės masė pritaikoma vidutinei transporto priemonės masei rinkoje.

Pakeitimas 56

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo A dalies 6.3 papunkčio 3 dalies antra pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

MNTP koeficientas – $(1 + y - x)$, nebent ši suma būtų didesnė už 1,05 arba mažesnė už **1,0** – tuomet MNTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba **1,0**.

Pakeitimas

MNTP koeficientas – $(1 + y - x)$, nebent ši suma būtų didesnė už 1,05 arba mažesnė už **0,95** – tuomet MNTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba **0,95**.

Or. en

Pakeitimas 57

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo A dalies 6.3 papunkčio 4 dalies trečia pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

$x - 15$ proc. 2025–2029 m. ir **30** proc. 2030 m. ir vėliau.

Pakeitimas

$x - 20$ proc. 2025–2029 m. ir **50** proc. 2030 m. ir vėliau.

Or. en

Pakeitimas 58

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo B dalies 6.2 papunktis

Komisijos siūlomas tekstas

[...]

Pakeitimas

Išbraukta.

Or. en

Pagrindimas

Reikėtų nustatyti ekonomiškai efektyviausius tikslus mažinti išmetamo CO₂ kiekį. Dabartiniai

tikslai buvo nustatyti įtraukiant transporto priemonės masę, o tai iš esmės reiškia, kad kuo sunkesnis automobilis, tuo mažiau griežti tikslai. Transporto priemonės masės mažinimas vertinamas kaip labai veiksmingas techninis sprendimas siekiant sumažinti transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir degalų sąnaudas. Todėl transporto priemonių rinką geriau laikyti vientisu vienetu ir nereikalauti taikyti masės tikslinimo koeficiento, pagal kurį transporto priemonės masė pritaikoma vidutinei transporto priemonės masei rinkoje.

Pakeitimas 59

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo B dalies 6.3.1 papunkčio 3 dalies trečia pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

MNTP koeficientas – $(1 + y - x)$, nebent ši suma būtų didesnė už 1,05 arba mažesnė už **1,0** – tuomet MNTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba **1,0**.

Pakeitimas

MNTP koeficientas – $(1 + y - x)$, nebent ši suma būtų didesnė už 1,05 arba mažesnė už **0,95** – tuomet MNTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba **0,95**.

Or. en

Pakeitimas 60

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo B dalies 6.3.1 papunkčio 4 dalies trečia pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

$x = 15$ proc.

Pakeitimas

$x = 20$ proc.

Or. en

Pakeitimas 61

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo B dalies 6.3.2 papunkčio 3 dalies trečia pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

MNTP koeficientas – $(1 + y - x)$, nebent ši suma būtų didesnė už 1,05 arba mažesnė už **1,0** – tuomet MNTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba **1,0**.

Pakeitimas

MNTP koeficientas – $(1 + y - x)$, nebent ši suma būtų didesnė už 1,05 arba mažesnė už **0,95** – tuomet MNTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba **0,95**.

Or. en

Pakeitimas 62

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo B dalies 6.3.2 papunkčio 4 dalies trečia pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

x = **30** proc.

Pakeitimas

x = **50** proc.

Or. en

AIŠKINAMOJI DALIS

Patobulintos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų normos gali padėti sumažinti išmetamo CO₂ kiekį, jos taip pat gali padėti sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir sušvelninti klimato kaitą. Be to, taikant tinkamus standartus vartotojai gali sutaupyti nemažai degalų, taip pat galima pagerinti oro kokybę mūsų piliečiams.

Pranešėja mano, kad siekiant sumažinti ekonomikos priklausomybę nuo iškastinio kuro labai svarbu nustatyti tinkamus transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslus, laikantis Paryžiaus susitarimo. Tai yra būtina, jei Europos Sąjunga ketina deramai prisidėti prie visuotinių pastangų klimato srityje ir kartu užtikrinti Europos transporto priemonių gamybos pramonės konkurencingumą.

Pasaulinė automobilių pramonė šiandien sparčiai keičiasi. Daugiau dėmesio skiriant naujovėms ir naujoms technologijoms Europos pramonei bus lengviau prisitaikyti prie kintančių poreikių. Be to, tikimasi, kad dėl nuolatinių akumuliatorių ir kuro elementų technologijų pokyčių ateinančiais metais sparčiau didės mažataršių ir netaršių transporto priemonių dalis pasaulinėje rinkoje.

Pranešėja pripažįsta, kad iki šiol būtent jau nustatytos plataus užmojo išmetamųjų teršalų mažinimo normos skatino diegti naujoves. Be to, automobilių pramonės sektorius yra ekonomikos sektorius, kuriame jau taikomos įperkamos išmetamųjų teršalų mažinimo technologijos, kurios gali padėti ekonomiškai efektyviau padaryti didelę pertvarką. Atsižvelgiant į tai, šiame reglamente nustatyti mažataršių ir netaršių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai ir lyginamojo rodiklio lygiai turi būti pakankamai plataus užmojo, kad atitiktų Sąjungos klimato tikslus ir padėtų remti veiksmingą technologinį perėjimą prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos.

Nustačius tinkamus išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslus ir būtinas politikos priemones, kuriomis skatinamos mažataršės ir netaršios transporto priemonės, svarbu pasiekti technologinį neutralumą, užkirsti kelią rinkos iškraipymui ir skatinti technologijų gamybą ir plėtrą Europos Sąjungoje. Kad įsitikintumėme, jog tinkamai vykdome savo klimato srities įsipareigojimus ir kartu išsaugome automobilių pramonės sektoriaus konkurencingumą, išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai turi būti galutinai pasiekti 2025 m. Jei išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslų įgyvendinimą atidėsime iki 2030 m., sumažėjimas bus tik teorinis. Taigi, siekiant užtikrinti, kad ES tinkamai vykdytų savo ilgalaikius klimato srities įsipareigojimus ir duotų naudos mūsų piliečiams ir vartotojams, šiame reglamente reikia nustatyti griežtesnius ir platesnio užmojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo ir su MNTP susijusius tikslus.

Pranešėja mano, kad plataus užmojo lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai, taip pat tvirta ir stabili MNTP šalies rinka padės skatinti ekonomikos augimą ir didinti Europos pramonės konkurencingumą. Tikimasi, kad mažinant priklausomybę nuo importuojamos naftos ir naftos produktų ir pereinant prie vietoje gaminamos elektros ir kitų rūšių energijos padidės BVP ir vidaus užimtumas elektros energijos tiekimo ir susijusiuose sektoriuose. Pereinant prie mažataršio judumo taip pat bus galima lengviau skatinti augimą motorinių transporto priemonių tiekimo grandinėje ir didinti užimtumą atitinkamuose pramonės sektoriuose. Nors daroma prielaida, kad pradinė transporto

priemonių įsigijimo savikaina laikinai bus didesnė, ilgainiui bendros automobilių išlaikymo išlaidos pastebimai mažės, ir tai bus naudinga vartotojams – ir naujų, ir naudotų transporto priemonių savininkams, – nes degalai ir jų transporto priemonių priežiūra jiems atsieis daug pigiau. Tikimasi, kad dėl to vartotojams liks daugiau pinigų, kuriuos jie galės panaudoti kitoms prekėms ir paslaugoms įsigyti, taip didės realios pajamos, vartotojų išlaidos ir toliau didės BVP.

Perėjimas prie alternatyvių galios pavarų bus susietas su struktūriniais automobilių vertės grandinės pokyčiais. Todėl būtina rimtai apsvarstyti socialinį poveikį, kuris bus neišvengiamai patiriamas automobilių pramonės sektoriuje pereinant prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos. Lygiai taip pat svarbu, kad Europos Sąjunga aktyviai nagrinėtų poveikį darbo vietoms, kuris bus itin akivaizdus labiausiai paveiktuose regionuose. Todėl taikant dabartinės politikos priemones turi būti vykdomos tikslinės darbuotojų perkėlimo, perkvalifikavimo ir kvalifikacijos kėlimo programos. Švietimo programos ir darbo paieškos iniciatyvos turi būti vykdomos glaudžiai bendradarbiaujant su visais susijusiais socialiniais partneriais. Tokios pastangos turėtų būti bendrai finansuojamos iš paskirtųjų pajamų, gaunamų iš mokesčių už viršytą taršos normą pagal šį reglamentą.

Norint sėkmingai pereiti prie netaršaus ir mažataršio judumo reikia nuoseklios politikos sistemos, kuri visos ES, nacionaliniu, regionų ir vietos lygmenimis būtų taikoma transporto priemonėms, infrastruktūroms, elektros tinklams, užimtumo programoms ir ekonominėms paskatoms. Tai neatsiejama nuo tinkamo alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo. Tokia infrastruktūra turi būti nedelsiant diegiama, kad mažataršių ir netaršių transporto priemonių naudotojai ir galimi jų pirkėjai galėtų jomis pasitikėti. Todėl ES ir valstybių narių lygmenimis turi būti veiksmingai kartu taikomos įvairios paramos sistemos, padedančios sutelkti daug viešųjų ir privačiųjų investicijų.

Pranešėja pabrėžia, kad vartotojai nori žinoti tikras degalų sąnaudų vertes, kad rinkdamiesi gaminius galėtų priimti tinkamai informacija pagrįstus sprendimus. Tokia informacija, savo ruožtu, padės atkurti vartotojų pasitikėjimą. Geriau parengti ir labiau suderinti Sąjungos reikalavimai dėl automobilių ženklavimo padės užtikrinti, kad vartotojams būtų pateikiama palyginama, patikima ir patogi naudoti informacija apie mažataršių ir netaršių transporto priemonių pranašumus. Tokiose etiketėse pateikiama informacija apie oro teršalus, išmetamo CO₂ kiekį, degalų sąnaudas ir eksploataavimo išlaidas. Tinkamas automobilių ženklavimas taip pat padės visoje Europos Sąjungoje skatinti naudoti efektyviausiai degalus naudojančius ir mažiausiai aplinką teršiančius automobilius.

Didėjantis atotrūkis tarp oficialių duomenų, nustatytų atliekant tipo patvirtinimą, ir naujų lengvųjų automobilių tikrojo išmetamo CO₂ kiekio kelia nerimą; 2015 m. jis siekė 42 proc. ir vis dar didėja. Pranešėja nuogaštuoja, kad dėl šio atotrūkio gerokai mažėja dabartinių reglamentų dėl išmetamo CO₂ kiekio veiksmingumas, todėl reikia nedelsiant skirti dėmesio reglamentams laikotarpiui po 2020 m. Nors tikimasi, kad naująjį Europos važiavimo ciklą pakeitus pasauline suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra bus gaunami labiau tikrąsias sąlygas atitinkantys išmetamo CO₂ kiekio, apskaičiuoto atliekant tipo patvirtinimą, duomenys, nemanoma, kad realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio atotrūkis bus visiškai panaikintas. Šis didėjantis atotrūkis turi didelį poveikį vartotojams, oro kokybei, miestams ir politikos formuotojams, todėl šį klausimą reikia spręsti rimtai ir veiksmingai.

Pranešėjos nuomone, patikimiausias būdas užtikrinti, kad tipo patvirtinimo vertės atitiktų tikrovę, yra pradėti taikyti tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymą, o Komisijai turės būti suteikti įgaliojimai jį parengti. Tačiau šiuo metu ir kol toks tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymas bus parengtas ir pradėtas taikyti, turėtų būti užtikrinama atitiktis naudojant degalų sąnaudų skaitiklių duomenis, kuriuos pateikia gamintojai, ir taikant neviršytiną išmetamųjų teršalų kiekio ribą, kuri turėtų būti nustatyta.

Ilgalaikė pranešėjos vizija – užtikrinti, kad būtų aiškiai suprantama, kas apskritai yra per visą įvairių rūšių degalais varomų transporto priemonių gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekis. Pateikiant tokią informaciją ateityje būtų galima geriau formuoti šio sektoriaus politiką užtikrinant, kad išmetamųjų teršalų kiekis visoje vertės grandinėje būtų smarkiai sumažintas.

PRIEDAS. TEISĖS REIKALŲ KOMITETO LAIŠKAS

PRIEDAS. EUROPOS PARLAMENTO, TARYBOS IR KOMISIJOS TEISĖS
TARNYBŲ KONSULTACINĖS DARBO GRUPĖS NUOMONĖ

TEISES TARNYBŲ KONSULTACINĖ
DARBO GRUPĖ

2018 m. kovo 14 d., Briuselis

NUOMONĖ

**PATEIKTA EUROPOS PARLAMENTUI
TARYBAI
KOMISIJAI**

**Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 (nauja redakcija)
2016 m. gruodžio 15 d. COM(2017) 0676 – 2017/0293(COD)**