



Briuselis, 2018 m. spalio 10 d.
(OR. en)

12692/18

Tarpinstitucinė byla:
2017/0293(COD)

CODEC 1577
CLIMA 172
ENV 634
TRANS 423
MI 677
IA 292
PE 119

INFORMACINIS PRANEŠIMAS

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	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 CO ₂ kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 (nauja redakcija) – Svarstymo Europos Parlamente rezultatai, (2018 m. spalio 1–4 d., Strasbūras)

I. ĮVADAS

Pranešėja Miriam DALLI (S&D, MT) Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto vardu pateikė pranešimą, kuriame išdėstyta pasiūlymo dėl reglamento 70 pakeitimų (1–70 pakeitimai).

Be to, PPE ir ECR frakcijos kartu pateikė septynis pakeitimus (71–76, 79 pakeitimus). Du pakeitimus (77–78 pakeitimus) pateikė PPE frakcija ir tris pakeitimus (80–82 pakeitimus) – S&D frakcija. EFDD frakcija pateikė du pakeitimus (83–84 pakeitimus). Verts/ALE frakcija pateikė devynis pakeitimus (85–93 pakeitimus). ALDE frakcija pateikė šešis pakeitimus (94–99 pakeitimus).

II. BALSAVIMAS

Balsuojant 2018 m. spalio 3 d. plenariniame posėdyje buvo priimti pasiūlymo dėl reglamento 1–18, 20–27, 30–63, 65–69, 80–82, 95–96 ir 98–99 pakeitimai. Kitų pakeitimų priimta nebuvo. Priimti pakeitimai pateikiami priede.

Balsavimui pasibaigus, pasiūlymas buvo grąžintas komitetui vadovaujantis Europos Parlamento darbo tvarkos taisyklių 59 straipsnio 4 dalies 4 pastraipa, todėl pirmasis svarstymas Parlamente nebaigtas ir pradėtos derybos su Taryba

Naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos *I**

2018 m. spalio 3 d. priimti Europos Parlamento pakeitimai 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))¹

(Įprasta teisėkūros procedūra: nauja redakcija)

¹ Klausimas buvo grąžintas atsakingam komitetui, kad būtų vedamos tarpinstitucinės derybos pagal Darbo tvarkos taisyklų 59 straipsnio 4 dalies ketvirtą pastraipą (A8-0287/2018).

Pakeitimas 1

Pasiūlymas dėl reglamento 3 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(3) *Europos mažataršio judumo strategijos¹⁶ 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 nataršios transporto priemonės ir iki 2030 m. jos turės užimti didelę rinkos dalį;*

Pakeitimas

(3) *transportas – vienintelis didelis sektorius Sąjungoje, kuriame išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis vis didėja. Norint įvykdyti 2015 m. Paryžiuje įvykusioje 21-ojoje Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijoje (angl. UNFCCC) priimtus Sąjungos įsipareigojimus, reikia sparčiau mažinti viso 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. Be to, reikia nedelsiant ženkliai sumažinti mūsų sveikatai ir aplinkai kenksmingų transporto sektoriuje išmetamų oro teršalų kiekį. Po 2020 m. turės būti toliau mažinamas tradicinių degimo variklių išmetamų teršalų kiekis. Turės būti diegiamos mažataršės ir nataršios transporto priemonės ir iki 2030 m. jos turės užimti didelę rinkos dalį;*

Pakeitimas 2

Pasiūlymas dėl reglamento 4 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(4a) *mokslinių tyrimų, tiekimo, perdirbimo ir gamybos strategijų, susijusių su lengvųjų komponentų konstrukcijų plėtra, kūrimas yra labai svarbus mažinant automobilių sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro. Vis daugėja mokslinių tyrimų apie natūralaus pluošto žaliavas ir jų kompozitus, ir tai*

*suteikia platesnį besiformuojantį
vaidmenį bioekonomikai ir
atsinaujinantiesiems, perdirbamiems ir
tvariems gaminiais, kuriuos ji gali
sukurti. Tie pokyčiai turi būti susiję su
gamtos išteklių ir žemės prieinamumo
apribojimų suvokimu, taigi ir būtinybe
pasiūlyti tvarius sprendimus
baigiamajame jų gyvavimo ciklo etape;*

Pakeitimas 3

**Pasiūlymas dėl reglamento
4 b konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

*(4b) socialiniu požiūriu priimtinas ir
teisingas perėjimas prie netaršaus judumo
iki amžiaus vidurio reikalauja pokyčių
visoje automobilių pramonės vertės
kūrimo grandinėje, atsižvelgiant į galimą
neigiamą poveikį piliečiams ir regionams
visose valstybėse narėse. Svarbu
atsižvelgti į socialinį tokio perėjimo
poveikį ir aktyviai dėti pastangas siekiant
sušvelninti poveikį darbo vietoms. Todėl
ypač svarbu, kad taikant dabartines
priemones Sąjungos lygmeniu taip pat
būtų vykdomos tikslinės darbuotojų
perkvalifikavimo, kvalifikacijos kėlimo ir
perkėlimo programos bei švietimo ir darbo
paieškos iniciatyvos bendruomenėse ir
regionuose, patiriančiuose neigiamas
pasekmes, palaikant glaudų dialogą su
socialiniais partneriais ir
kompetentingomis institucijomis;*

Pakeitimas 4

**Pasiūlymas dėl reglamento
4 c konstatuojamoji dalis (nauja)**

(4c) norint sėkmingai pereiti prie netaršaus judumo reikia bendros politikos sistemos, skirtos transporto priemonėms, infrastruktūros objektams ir elektros tinklams, tvariai baterijų gamybai, tiekimui ir perdirbimui, kai visoje Sąjungoje nacionaliniu, regionų ir vietos lygmenimis suderintos ekonominės ir užimtumo paskatos ir jos remiamos tvirtesnėmis Sąjungos finansavimo priemonėmis;

Pakeitimas 5

Pasiūlymas dėl reglamento 6 konstatuojamoji dalis

(6) 2014 m. spalio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose patvirtinta, kad į Europos Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą neįtrauktuose sektoriuose išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis iki 2030 m. turi būti sumažintas 30 proc., palyginti su 2005 m. Vienas iš didžiausios taršos sektorių yra automobilių kelių transportas, kurio išmetamų teršalų kiekis gerokai didesnis nei 1990 m. Jei automobilių kelių transporto išmetamų teršalų kiekis toliau didės, kituose sektoriuose kovojant su klimato kaita pasiekti teršalų išmetimo mažinimo rezultatų reikšmingumas sumažės;

(6) automobilių kelių transporto išmetamų teršalų kiekis išlieka gerokai didesnis nei 1990 m., o tai sumažina kituose sektoriuose kovojant su klimato kaita pasiektus teršalų išmetimo mažinimo rezultatus;

Pakeitimas 6

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 atlikus tą vertinimą 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 7

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

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(10a) siekiant užtikrinti šio reglamento veiksmingumą, išmetamo CO₂ kiekio mažinimas turėtų būti vykdomas esant normalioms transporto priemonės eksploatavimo ir naudojimo sąlygoms. Todėl tikslinga šiame reglamente įtvirtinti griežtą netinkamų įtaisų draudimą ir suteikti valdžios institucijoms priemones, kuriomis būtų užtikrinamas šio draudimo laikymasis;

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl reglamento 12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(12) **svarbu, kad išmetamo** CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų nustatymas ir toliau **teiktų** visos Sąjungos masto nuspėjamumą ir planavimo saugumą transporto priemonių gamintojams jų naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkų Sąjungoje atžvilgiu;

Pakeitimas

(12) **išmetamo** CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų nustatymas ir toliau **teikia** visos Sąjungos masto nuspėjamumą ir planavimo saugumą transporto priemonių gamintojams jų naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkų Sąjungoje atžvilgiu;

Pakeitimas 9

Pasiūlymas dėl reglamento 12 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(12a) 2016 m. Komisijai įvertinus Europos Parlamento ir Tarybos 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 eksploatavimo 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. Be to, lengvųjų komercinių transporto priemonių sektorius, kaip ir lengvųjų automobilių, taip pat galėtų turėti naudos iš tokio degalų sąnaudų ir CO₂ išlakų kiekio ženklinimo sistemos įdiegimo. Todėl Komisija taip pat turėtų išnagrinėti tokias galimybes šiam sektoriui ir prireikus pateikti atitinkamus pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų;

^{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).

Pakeitimas 10

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,

Pakeitimas

(13) atsižvelgus į transporto priemonių parko atnaujinimo laiką ir į būtiną transporto sektoriaus indėlį siekiant 2030 m. *ir vėlesnių Sąjungos* klimato ir

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;

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. ***Be to, siekiant išlaikyti išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tempą po 2030 m., nuo 2031 m. sausio 1 d. turėtų būti tęsiama bent ta pati išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo trajektorija, leisianti ir toliau mažinti sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro pagal Paryžiaus susitarime nustatytus įsipareigojimus;***

Pakeitimas 11

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 pavarų inovacijos, sąveikūs, susietasis ir automatizuotas susisiekimas. ***Jei Sąjungos pramonė vėluos įgyvendinti transporto sektoriaus perėjimą prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų, ji gali prarasti savo pirmaujančią vaidmenį.*** Siekiant išlaikyti pasaulinį konkurencingumą ir prieigą prie rinkų, Sąjungai reikia reguliavimo ***sistemos***, 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;

Pakeitimas 12

Pasiūlymas dėl reglamento
14 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(14a) ilgalaikis tikslas visiškai panaikinti Sąjungos judumo priklausomybę nuo iškastinių energijos išteklių negali būti pasiektas be technologijų inovacijų ir technikos pažangos. Dėl to, turint omenyje išaugusią tarptautinę konkurenciją technologijų srityje, būtina, kad Sąjunga, kaip ir valstybės narės, toliau dėtų pastangas plėdama iniciatyvas, kuriomis būtų stiprinama galima sektoriaus sinergija, kaip modelį imant neseniai įgyvendintą „Europos baterijų aljansą“, ir remtų viešąsias bei privačias investicijas į mokslinius tyrimus ir inovacijas Sąjungos automobilių pramonėje, kad Sąjunga išliktų to sektoriaus technologijų lydere ir užtikrintų ilgalaikį pramonės bazės tvarumą, išlaikytų jį veiksmingą ir konkurencingą pasaulio rinkoje;

Pakeitimas 13

Pasiūlymas dėl reglamento
15 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(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;

(15) turėtų būti įdiegta speciali **politikos priemonė**, kad būtų lengviau sklandžiai **ir laiku** pereiti prie netaršaus judumo. Tokia kreditų **ir debetų priemonė** turėtų būti parengta taip, kad būtų skatinamas mažataršių ir netaršių transporto priemonių diegimas Sąjungos rinkoje **ir užtikrintas tikrumas dėl investicijų į laiku ir tinkamai vykdomą reikiamos įkrovimo infrastruktūros plėtojimą;**

Pakeitimas 14

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, **diegti** ir **tiekti rinkai** tokias transporto priemones ir būtų sudaromos sąlygos toliau gerinti įprastų vidaus degimo variklių našumą;

Pakeitimas 15

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 **dalies lyginamieji rodikliai** 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 griežtesnę 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;

Pakeitimas 16

Pasiūlymas dėl reglamento 17 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(17a) turėtų būti laiku ir pakankamai investuojama į netaršių ir mažataršių transporto priemonių gamybą ir diegimą, taip pat į reikalingą bendrą pagalbinę infrastruktūrą, įskaitant tvarių akumuliatorių gamybą, tiekimą ir perdėmimą. Sąjungos ir nacionaliniu lygmenimis turi būti veiksmingai kartu taikomos įvairios paramos sistemos, padedančios sutelkti stambias viešąsias ir privačiąsias investicijas. Įkrovimo prieigos ir degalų papildymo infrastruktūra turi būti sparčiai įdiegta siekiant suteikti vartotojams pasitikėjimo, o automobilių gamintojams užtikrinti verslo saugumą. Todėl turėtų būti remiama akumuliatorių ir baterijų elementų gamyba Sąjungoje, jei įmanoma, netoli transporto priemonių gamybos vietų;

Pakeitimas 17

Pasiūlymas dėl reglamento 23 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

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 patikslinti šią ribą, ypač tam, kad būtų atsižvelgiama į oficialaus bandymo pakeitimus. Taip pat dera išaiškinti, kaip išmetamųjų teršalų

(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 **ir ją sumažinti**, ypač tam, kad būtų atsižvelgiama į oficialaus bandymo pakeitimus. Taip pat dera išaiškinti, kaip

kiekio sumažėjimas turėtų būti apskaičiuojamas atitikčiai nustatytiems rodikliams įvertinti;

išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas turėtų būti apskaičiuojamas atitikčiai nustatytiems rodikliams įvertinti;

Pakeitimas 18

Pasiūlymas dėl reglamento 25 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(25a) tais atvejais, kai į N1 kategorijos III klasės sunkiasvores lengvasias komercines transporto priemones įmontavus elektros baterijų transporto priemonės masė galėtų padidėti tiek, kad ji būtų perklasifikuota į N2 kategoriją, tokią techninę problemą reikėtų tinkamai išspręsti;

Pakeitimas 20

Pasiūlymas dėl reglamento 37 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(37) naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių savitasis išmetamo CO₂ kiekis matuojamas remiantis Sąjungoje suderintu pagrindu pagal Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nustatytą metodiką. Siekiant kuo labiau sumažinti su šiuo reglamentu susijusią administravimo našą, vykdymas turėtų būti vertinamas pagal valstybių narių renkamus ir Komisijai pateikiamus duomenis apie naujų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių registravimą Sąjungoje. Kad vykdymo vertinimui pateikiami duomenys būtų palyginami, šių duomenų rinkimo ir pateikimo taisyklės turėtų būti ***kuo labiau*** suderintos. Todėl turėtų būti aiškiai nustatyta, kad kompetentingos institucijos

(37) naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių savitasis išmetamo CO₂ kiekis matuojamas remiantis Sąjungoje suderintu pagrindu pagal Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nustatytą metodiką. Siekiant kuo labiau sumažinti su šiuo reglamentu susijusią administravimo našą, vykdymas turėtų būti vertinamas pagal valstybių narių renkamus ir Komisijai pateikiamus duomenis apie naujų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių registravimą Sąjungoje. Kad vykdymo vertinimui pateikiami duomenys būtų palyginami, šių duomenų rinkimo ir pateikimo taisyklės turėtų būti suderintos. Todėl turėtų būti aiškiai nustatyta, kad kompetentingos institucijos yra įpareigosos

yra įpareigosios pateikti tikslius ir išsamius duomenis ir turi veiksmingai bendradarbiauti tarpusavyje ir su Komisija, kad išspręstų duomenų kokybės klausimus;

pateikti tikslius ir išsamius duomenis ir turi veiksmingai bendradarbiauti tarpusavyje ir su Komisija, kad išspręstų duomenų kokybės klausimus;

Pakeitimas 21

Pasiūlymas dėl reglamento 38 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(38) Sąjungos lygmeniu turėtų būti vertinama, kaip gamintojai vykdo šiuo reglamentu nustatytas normas. Gamintojai, kurių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija šiuo reglamentu leidžiamas normas, turėtų mokėti mokestį už viršytą taršos normą už kiekvienus kalendorinius metus. Sumos, surenkamos iš mokesčių už viršytą taršos normą, turėtų būti laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis;

Pakeitimas

(38) Sąjungos lygmeniu turėtų būti vertinama, kaip gamintojai vykdo šiuo reglamentu nustatytas normas. Gamintojai, kurių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija šiuo reglamentu leidžiamas normas, turėtų mokėti mokestį už viršytą taršos normą už kiekvienus kalendorinius metus. Sumos, surenkamos iš mokesčių už viršytą taršos normą, turėtų būti laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis **ir naudojamos siekiant prisidėti prie teisingo perėjimo prie netaršaus judumo. Tos sumos turėtų būti naudojamos siekiant papildyti tikslines darbuotojų, nukentėjusių nuo struktūrinių pokyčių automobilių pramonės sektoriuje, perkvalifikavimo, kvalifikacijos kėlimo ir švietimo programas, taip pat perskiriamos darbo jėgos ir darbo vietų paieškos iniciatyvoms glaudžiai bendradarbiaujant su socialiniais partneriais, bendruomenėmis ir kompetentingomis institucijomis regionuose, kuriuos paveikė darbo vietų perkėlimas;**

Pakeitimas 22

Pasiūlymas dėl reglamento 41 konstatuojamoji dalis

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

²³ Mokslinių patarėjų aukšto lygio darbo grupės mokslinė nuomonė 1/2016

(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 nuomonę 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, kad tipo patvirtinimo vertės atitiktų tikrovę, yra pradėti taikyti tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymą. Todėl Komisija, priimdama deleguotuosius aktus ir atsižvelgdama į tai, ar būtų tinkama naudoti PEMS, turėtų parengti bendrą tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymą ir pradėti jį taikyti ne vėliau kaip praėjus dvejiems metams po šio reglamento taikymo pradžios. Tačiau tol, kol tas bandymas bus pradėtas taikyti, atitiktis šiam reglamentui turėtų būti užtikrinama naudojant degalų sąnaudų skaitiklių duomenis, kuriuos pateikia gamintojai, ir taikant kiekvienam gamintojui 2021 m. nustatytą neviršytiną skirtumo ribą, išreikštą procentais.*** Komisija turėtų būti įgaliota užtikrinti, kad tokie duomenys *apie degalų sąnaudas* būtų prieinami viešai, ir parengti reikiamas tokiam vertinimui atlikti būtinų duomenų *apie degalų sąnaudas teikimo* procedūras. ***Komisija turėtų imtis atitinkamų priemonių tais atvejais, kai gamintojai nesilaiko šiame reglamente nustatytų realiomis sąlygomis išmetamo CO₂ kiekio reikalavimų;***

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)).

„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)).

Pakeitimas 23

Pasiūlymas dėl reglamento 41 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(41a) šiuo metu nėra suderinto būdo nustatyti per visą lengvųjų komercinių 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 komercinių 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. Tokia metodika taip pat turėtų atitikti atitinkamus ISO standartus bei atsižvelgti į transporto priemonės „nuo gręžinio iki bako“, „nuo bako iki ratų“, gamybos metu ir po jos eksploatavimo pabaigos išmetamų teršalų visuotinio atšilimo potencialą. Komisijos analizė turėtų būti grindžiama gamintojų pateiktais duomenimis, taip pat visais kitais

Pakeitimas 80

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) *dera 2023 m. įvertinti šio reglamento veiksmingumą, kad būtų galima laiku, skaidriai, koordinuotai ir nuosekliai vertinti jo įgyvendinimą ir pažangą, padarytą per nustatytą laiką siekiant nustatytų tikslų, taip pat pažangą, padarytą pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą ir Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos direktyvą;*

Pakeitimas 24

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 vertinimo, ***taip pat su*** 13 straipsnyje

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, ***nustatyti reikalavimai, siekiant užtikrinti draudimo naudoti išderinimo įtaisus ir reikalavimo dėl būtino papildomų dokumentų rinkinio turinio, nurodyto 4 straipsnio 3c dalyje, laikymąsi, nustatytos 7 straipsnio 8a dalyje nurodytos duomenų apie per visą gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekį teikimo taisyklės ir tvarka,***

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;

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 vertinimo, *patikslinami* 13 straipsnyje *nurodyto* M0 ir TM0 *skaičiai*, 11 straipsnyje *nurodyta* 7 g CO₂/km *riba*, *parengiamas 12 straipsnio 1a dalyje nurodytas tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymas* ir *patikslinamos* 14 straipsnio 3 dalyje *nurodytos* I priede *pateiktos formulės*. 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;

Pakeitimas 25

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Šiuo reglamentu nustatomi naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių eksploatacinių charakteristikų reikalavimai atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį, kad būtų *užtikrintas tinkamas* vidaus rinkos veikimas .

Pakeitimas

1. Šiuo reglamentu nustatomi naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių eksploatacinių charakteristikų reikalavimai atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį, kad *Sąjungos klimato tikslai ir Sąjungos tarptautiniu lygmeniu prisiimti įsipareigojimai klimato srityje* būtų

įvykdyti tokiu būdu, kuris derėtų su tinkamu vidaus rinkos veikimu.

Pakeitimas 26

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

4. Nuo 2025 m. sausio 1 d. nustatomi šie viso ES parko tikslai:
- 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;
- 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

4. Nuo 2025 m. sausio 1 d. nustatomi šie viso ES parko tikslai:
- a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **20** proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.1 punktą;
- b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **20** proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.1 punktą.

Pakeitimas 27

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 4 dalies 1 a pastraipa (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Nuo 2025 m. sausio 1 d. mažataršių ir netaaršių transporto priemonių daliai taikomas lyginamasis rodiklis, lygus 20 proc. rinkos dalies pagal 2025 m. naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių pardavimo mastą, apskaičiuotas pagal atitinkamai I priedo A dalies 6.3 punktą ir I priedo B dalies 6.3 punktą.

Pakeitimai 81 ir 95

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 5 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

5. Nuo 2030 m. sausio 1 d. nustatomi šie tikslai:

- 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;
- b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **30** proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.2 punktą.

Pakeitimas

5. Nuo 2030 m. sausio 1 d. nustatomi šie tikslai:

- a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **40** proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.2 punktą;
- b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis **40** proc. mažesnis už 2021 m. savitosios teršalų išmetimo normos vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.2 punktą.

Pakeitimas 96

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 5 dalies 1 a pastraipa (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Nuo 2030 m. sausio 1 d. mažataršių ir netaaršių transporto priemonių daliai taikomas lyginamasis rodiklis, lygus 35 proc. rinkos dalies pagal 2030 m. naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių pardavimo mastą, apskaičiuotas atitinkamai pagal I priedo A dalies 6.3 punktą ir I priedo B dalies 6.3 punktą.

Pakeitimas 30

Pasiūlymas dėl reglamento

2 straipsnio 1 dalies b punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

b) Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtai N₁ kategorijai, kurios etaloninė masė neviršija 2 610 kg, ir N1 kategorijai, kurios tipo patvirtinimas išplečiamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalį (toliau – lengvosios komercinės transporto priemonės), bei Sąjungoje registruojamoms pirmą kartą ir kurios anksčiau nebuvo registruotos už Sąjungos ribų (toliau – naujos lengvosios komercinės transporto priemonės).

b) Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtai N₁ kategorijai, kurios etaloninė masė neviršija 2 610 kg, ir N1 kategorijai, kurios tipo patvirtinimas išplečiamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalį (toliau – lengvosios komercinės transporto priemonės), bei Sąjungoje registruojamoms pirmą kartą ir kurios anksčiau nebuvo registruotos už Sąjungos ribų (toliau – naujos lengvosios komercinės transporto priemonės).

Komisija, laikydamosi šiame reglamente nustatytų tikslų, yra įgaliota prireikus pakeisti lengvųjų komercinių transporto priemonių etaloninės masės viršutinę ribą (2610 kg), jeigu jose naudojami alternatyvūs degalai, reikalaujantys sunkesnių nei įprastose transporto priemonėse galios pavarų bei energijos kaupimo įrenginių (pvz., akumuliatorių).

Pakeitimas 31

Pasiūlymas dėl reglamento 2 straipsnio 4 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

4a. Šis reglamentas taikomas alternatyviais degalais varomoms transporto priemonėms, kurių didžiausioji leidžiamoji masė viršija 3 500 kg, bet ne didesnė kaip 4 250 kg, jeigu jų 3 500 kg viršijanti masė susidaro tik dėl per didelės jų varymo sistemos masės, palyginti su tų pačių matmenų transporto priemonių, kuriose įrengtas įprastas priverstinio uždegimo arba uždegimo suspaudimu vidaus degimo variklis, varymo sistemos mase.

Pakeitimas 32

Pasiūlymas dėl reglamento 3 straipsnio 1 dalies n a punktas (naujas)

na) išderinimo įtaisas – tai sudedamoji konstrukcijos dalis, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sukimosi dažnį (RPM), perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokią kitą parametρά, kad galėtų įjungti, tolygiai keisti, sulėtinti ar išjungti bet kurią sistemą ar jos sudedamąją dalį, kuri padidina išmetamo CO₂ kiekį esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygoms;

Pakeitimas 33

**Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio 3 a dalis (nauja)**

3a. Gamintojai įrengia transporto priemones taip, kad visos sistemos ir sudedamosios dalys, kurios gali turėti įtakos teršalų išmetimui, būtų suprojektuotos, sukonstruotos ir sumontuotos taip, kad įprastai naudojamas gamintojo lengvasis automobilis arba lengvoji komercinė transporto priemonė atitiktų savitąsias teršalų išmetimo normas ir kitus reikalavimus pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones.

Pakeitimas 34

**Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio 3 b dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

3b. Draudžiama naudoti išderinimo įtaisus. Draudimas netaikomas tokiais atvejais:

- a) įtaiso būtinumas pateisinamas dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir jis būtinas saugiam transporto priemonės naudojimui;**
- b) įtaisas veikia tik variklio užvedimo momentu; arba**
- c) sąlygos yra iš esmės įtrauktos į bandymų procedūras, nurodytas 1 straipsnyje.**

Pakeitimas 35

**Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio 3 c dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

3c. Kad patvirtinimo institucijos galėtų įvertinti, ar laikomasi šio straipsnio 3a ir 3b dalių, gamintojas pateikia išplėstą dokumentų rinkinį. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 16 straipsnį priimti deleguotąjį aktą, kuriuo šis reglamentas papildomas reikalavimais, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi draudimo naudoti išderinimo įtaisus ir reikalavimo dėl būtino išplėsto dokumentų rinkinio turinio.

Pakeitimas 36

**Pasiūlymas dėl reglamento
7 straipsnio 1 dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

1. Kiekvienais kalendoriniais metais kiekviena valstybė narė renka duomenis apie kiekvieną naują lengvąjį automobilį ir kiekvieną lengvąją komercinę transporto priemonę, užregistruotus jos teritorijoje, kaip nurodyta II ir III priedų A dalyje. Šie duomenys pateikiami gamintojams ir jų paskirtiems importuotojams arba atstovams kiekvienoje valstybėje narėje. Valstybės narės **turi imtis visų įmanomų priemonių, kad užtikrintų** skaidrų informaciją teikiančių institucijų darbą. Kiekviena valstybė narė turi užtikrinti, kad lengvųjų automobilių, kurių tipas nebuvo patvirtintas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, savitasis išmetamo CO₂ kiekis būtų apskaičiuotas ir įrašytas atitikties liudijime.

Pakeitimas

1. Kiekvienais kalendoriniais metais kiekviena valstybė narė renka duomenis apie kiekvieną naują lengvąjį automobilį ir kiekvieną lengvąją komercinę transporto priemonę, užregistruotus jos teritorijoje, kaip nurodyta II ir III priedų A dalyje. Šie duomenys pateikiami gamintojams ir jų paskirtiems importuotojams arba atstovams kiekvienoje valstybėje narėje. Valstybės narės **užtikrina** skaidrų informaciją teikiančių institucijų darbą. Kiekviena valstybė narė turi užtikrinti, kad lengvųjų automobilių, kurių tipas nebuvo patvirtintas pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, savitasis išmetamo CO₂ kiekis būtų apskaičiuotas ir įrašytas atitikties liudijime.

Pakeitimas 37

**Pasiūlymas dėl reglamento
7 straipsnio 4 dalies 3 pastraipa**

Komisijos siūlomas tekstas

Registras turi būti viešas.

Pakeitimas

Registras turi būti viešas, **taip pat prieinamas elektronine forma.**

Pakeitimas 38

**Pasiūlymas dėl reglamento
7 straipsnio 5 dalies 1 pastraipa**

Komisijos siūlomas tekstas

Gavę pranešimą apie pagal 4 dalį atlikto preliminarų skaičiavimo rezultata, gamintojai Komisijai **gali** per tris mėnesius

Pakeitimas

Gavę pranešimą apie pagal 4 dalį atlikto preliminarų skaičiavimo rezultata, gamintojai Komisijai per tris mėnesius

pranešti apie duomenyse esančias klaidas, nurodydami valstybę narę, kurioje, gamintojo nuomone, padaryta klaida.

praneša apie duomenyse esančias klaidas, nurodydami valstybę narę, kurioje, gamintojo nuomone, padaryta klaida.

Pakeitimas 39

Pasiūlymas dėl reglamento 7 straipsnio 8 dalies 3 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.

Pakeitimas 40

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 visų naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per visą gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekį. Tuo tikslu Komisija ne vėliau kaip iki 2022 m. gruodžio 31 d. pagal 16 straipsnį priima deleguotuosius aktus siekdama papildyti šį reglamentą patikslinant išsamias taisykles dėl ataskaitų apie Sąjungos rinkoje

užregistruotų 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. Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą, apimančią bendro per visą naujų lengvųjų transporto priemonių gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekio Sąjungoje analizę ir galimų reglamentavimo priemonių analizę. Ta analizė skelbiama viešai.

Pakeitimas 41

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. *Tos sumos naudojamos siekiant papildyti Sąjungos ir nacionaliniu lygmeniu glaudžiai bendradarbiaujant su socialiniais partneriais vykdomas priemonės, kuriomis skatinamas darbuotojų įgūdžių ugdymas ir darbuotojų perkėlimas, visų pirma didžiausią tokio perėjimo automobilių pramonės sektoriuje poveikį patyrusiuose regionuose ir bendruomenėse, siekiant prisidėti prie teisingo perėjimo prie netaršaus judumo.*

Pakeitimas 42

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 ar 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 43

**Pasiūlymas dėl reglamento
11 straipsnio 1 dalies 2 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 kiekį.***

Pakeitimas 44

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 1 dalies 3 a pastraipa (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Per 12 mėnesių nuo naujoviškos technologijos ar naujoviškų technologijų paketo patvirtinimo tokios patvirtintos naujoviškos technologijos ar technologijų paketo tiekėjas arba gamintojas pateikia įrodymų, grindžiamų gaminamų transporto priemonių realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymų rezultatais, kad pagrįstų tokios technologijos ar technologijų paketo indėlį.

Pakeitimas 45

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 1 dalies 4 pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

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

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

Pakeitimas 46

Pasiūlymas dėl reglamento 11 straipsnio 2 dalies d punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

d) naujoviškoms technologijoms neturi būti taikomos privalomos nuostatos dėl papildomų priemonių, skirtų laikytis 1 straipsnyje nurodyto 10 g CO₂/km sumažinimo, ir jos neturi būti privalomos

d) naujoviškoms technologijoms neturi būti taikomos privalomos nuostatos dėl papildomų priemonių, skirtų laikytis 1 straipsnyje nurodyto 10 g CO₂/km sumažinimo, ir jos neturi būti privalomos

pagal kitas Sąjungos teisės aktų nuostatas.
Nuo 2025 m. sausio 1 d. šis kriterijus
netaikomas oro kondicionavimo sistemų
našumo didinimui.

pagal kitas Sąjungos teisės aktų nuostatas.
Nuo 2025 m. sausio 1 d. šis kriterijus
netaikomas oro kondicionavimo *ir šildymo*
sistemų našumo didinimui.

Pakeitimas 47

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 ilginiui 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.

Pakeitimas 48

Pasiūlymas dėl reglamento 12 straipsnio 1 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1a. Siekiant užtikrinti 1 dalyje nurodytą verčių atitikimą, nuo 2023 m. sausio 1 d. atitiktis šiam reglamentui nustatoma atliekant tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymą. Komisija ne vėliau kaip praėjus dvejiems metams po šio reglamento taikymo pradžios pagal 16 straipsnį priima deleguotuosius aktus siekdama papildyti šį reglamentą parengiant tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymą naudojant PEMS.

Pakeitimas 49

Pasiūlymas dėl reglamento 12 straipsnio 1 b dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1b. Kol bus pradėtas taikyti tikrojo išmetamo CO₂ kiekio bandymas, atitiktis šiam reglamentui nustatoma remiantis degalų sąnaudų skaitiklių duomenimis ir atsižvelgiant į kiekvienam gamintojui nustatytą neviršytiną skirtumą tarp tų duomenų ir gamintojo savitojo išmetamo CO₂ kiekio, matuojamo pagal tipo patvirtinimo sertifikavimo procedūras, kurios bus vykdomos nuo 2021 m. pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, ribą, išreikštą procentais.

Pakeitimas 50

**Pasiūlymas dėl reglamento
12 straipsnio 1 c dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1c. Jeigu gamintojo savitojo išmetamojo CO₂ kiekis viršija 1b dalyje nustatytą ribą, šiam gamintojui nustatytas savitojo išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslas, į kurį atsižvelgiama atitiktis šiam reglamentui nustatymo tikslu, turi būti pritaikytas taip, kad atitiktų nustatytą viršijimą.

Pakeitimas 51

**Pasiūlymas dėl reglamento
12 straipsnio 2 a dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

2a. Komisija užtikrina, kad visuomenė būtų informuojama, kaip ilgainiui keičiasi 1 dalyje nurodyta verčių atitiktis tikrosioms vertėms.

Pakeitimas 52

Pasiūlymas dėl reglamento 12 straipsnio 2 b dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

2b. Jei atitinkamų transporto priemonėse įrengtų degalų sąnaudų matavimo prietaisų tikslumo standartų nėra, Komisija paveda užduotį susitarti dėl techninių standartų ir ne vėliau kaip iki 2020 m. sausio 1 d. juos įtraukia į Sąjungos teisę.

Pakeitimas 53

Pasiūlymas dėl reglamento 12 straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

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

3. Išsamias degalų sąnaudų skaitiklių duomenų teikimo procedūrų taisykles Komisija priima įgyvendinimo aktais. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Pakeitimas 82

Pasiūlymas dėl reglamento 14 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1. 2024 m. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia reglamento veiksmingumo ataskaitą, prie kurios, jei reikia, prideda reglamento keitimo pasiūlymą. Šioje ataskaitoje apspvarstoma, *inter alia*, kaip pagal Reglamentą (ES)

1. 2023 m. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia reglamento veiksmingumo ataskaitą, prie kurios, jei reikia, prideda šio reglamento dalinio keitimo pasiūlymą. Toje ataskaitoje apspvarstoma, *be kita ko*, kaip pagal

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.

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 (*ypač lengvosios komercinės transporto priemonės*) ir plėtojama baterijų įkrovimo punktų ir degalinių infrastruktūra, apie kurią pranešama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/94/ES²⁹, ***taip pat šio reglamento poveikis vartotojams, visų pirma gaunantiems mažas ir vidutines pajamas. Šioje ataskaitoje taip pat svarstomos galimybės paskatinti pažangiojo mažo anglies dioksido kiekio kuro, įskaitant biodujas ir sintetinius degalus, pagamintus naudojant atsinaujinančiųjų išteklių energiją, naudojimą.***

²⁹2014 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).

²⁹2014 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 54

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 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.

Pakeitimas

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

Pakeitimas 55

Pasiūlymas dėl reglamento 14 straipsnio 3 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

3a. Ne vėliau kaip 2019 m. gruodžio 31 d. Komisija peržiūri Direktyvą 1999/94/EB ir, jei reikia, pateikia atitinkamą pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, 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.

Atsižvelgdama į pirmoje pastraipoje nurodytą peržiūrą, Komisija taip pat įvertina degalų sąnaudų ir išmetamo CO₂ kiekio ženklavimo sistemos įdiegimo naujose lengvosiose komercinėse transporto priemonėse galimybes ir prireikus pateikia atitinkamą pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto tuo tikslu.

Pakeitimas 56

Pasiūlymas dėl reglamento 14 straipsnio 3 b dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Komisija, kai tinkama, Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kad būtų nustatyti papildomi išmetamųjų teršalų mažinimo tikslai naujiems lengviesiems automobiliams ir naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms nuo 2031 m. sausio 1 d. siekiant iki 2030 m. bent išlaikyti išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo trajektoriją.

Pakeitimas 57

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. **4 straipsnio 3c dalyje**, 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 neribotam laikotarpiui [nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos].

Pakeitimas 58

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 **4 straipsnio 3c dalyje**, 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.

Pakeitimas 59

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 **4 straipsnio 3c dalį**, 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 mėnesiais.

Pakeitimas 60

Pasiūlymas dėl reglamento 17 straipsnio 1 dalis

Reglamentas (EB) Nr. 715/2007

11a straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. Komisija pagal **15** straipsnį priima **įgyvendinimo** aktus ir jais nustato procedūras, kuriomis tikrinama naudojamų lengvųjų transporto priemonių išmetamo

Pakeitimas

2. Komisija pagal **14a** straipsnį priima **deleguotuosius** aktus ir jais nustato procedūras, kuriomis tikrinama naudojamų lengvųjų transporto priemonių išmetamo

CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų verčių atitiktis.“

CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų verčių atitiktis.

Pakeitimas 61

Pasiūlymas dėl reglamento 17 straipsnio 1 a dalis (nauja)

Reglamentas (EB) Nr. 715/2007

14 a straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Įterpiamas šis straipsnis:

„14a straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

- 1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.***
- 2. 3 straipsnio 2 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo ... [šio reglamento, kuriuo iš dalies keičiamos nuostatos, įsigaliojimo data]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudotis 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.***
- 3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 11a straipsnio 2 dalyje 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 jam nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais, vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.*

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 11a straipsnio 2 dalį 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.

** OL L 123, 2016 5 12, p. 1.“.*

Pakeitimas 62

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo A dalies 6.3 papunkčio 1 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Skaičiuojant pagal šią formulę, 4 punkte apibrėžta savitoji teršalų išmetimo norma 2021 m. koreguojama, siekiant atsižvelgti į išmetamo pamatuoto WLTP CO₂ ir deklaruoto WLTP CO₂ kiekio skirtumą.

Komisijai pagal 16 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus,

*kuriais iš dalies keičiamas šis reglamentas
siekiant nustatyti naujiems rinkos
dalyviams skirtą atitinkamos kiekvieno
gamintojo savitosios išmetamo teršalų
kiekio normos 2021 m. skaičiavimo
formulę.*

Pakeitimas 63

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

2025–2029 m. laikotarpiu MNTP
koeficientas – $(1 + y - x)$, nebent ši suma
būtų didesnė už 1,05 – tuomet MNTP
koeficientas prilyginamas **1,05**; *jei ši suma*
tarp 1,0 ir 0,98, MNTP koeficientas lygus
1,0; *o jei ši suma mažesnė už 0,95, MNTP*
koeficientas prilyginamas 0,95;

Nuo 2030 m. 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.

Pakeitimas 98

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 **35** proc.
2030 m. ir vėliau.

Pakeitimas 65

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo B dalies 6.3.1 papunkčio 1 a pastraipa (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Skaičiuojant pagal šią formulę, 4 punkte apibrėžta savitoji teršalų išmetimo norma 2021 m. koreguojama, siekiant atsižvelgti į išmetamo pamatuoto WLTP CO₂ ir deklaruoto WLTP CO₂ kiekio skirtumą.

Komisijai pagal 16 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, siekiant iš dalies pakeisti šį reglamentą nustatant naujiems rinkos dalyviams skirtą atitinkamos kiekvieno gamintojo savitosios išmetamo teršalų kiekio normos 2021 m. skaičiavimo formulę.

Pakeitimas 66

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo B dalies 6.3.1 papunkčio 3 dalies trečia pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

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.

MNTP **koeficientas** – $(1 + y - x)$, nebent ši
suma būtų didesnė už 1,05 – **tuomet**
MNTP koeficientas prilyginamas 1,05; jei
ši suma tarp 1,0 ir 0,98, MNTP
koeficientas lygus 1,0; o jei ši suma
mažesnė už 0,95, MNTP koeficientas
prilyginamas 0,95.

Pakeitimas 67

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo B dalies 6.3.1 papunkčio 4 dalies trečia pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

x = 15 proc.

x = 20 proc.

Pakeitimas 68

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo B dalies 6.3.2 papunkčio 1 a pastraipa (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Skaičiuojant pagal šią formulę, 4 punkte apibrėžta savitoji teršalų išmetimo norma 2021 m. koreguojama, siekiant atsižvelgti į išmetamo pamatuoto WLTP CO₂ ir deklaruoto WLTP CO₂ kiekio skirtumą.

Komisijai pagal 16 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, siekiant iš dalies pakeisti šį reglamentą nustatant naujiems rinkos dalyviams skirtą atitinkamos kiekvieno gamintojo savitosios išmetamo teršalų kiekio normos 2021 m. skaičiavimo formulę.

Pakeitimas 69

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**.

Pakeitimas 99

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo B dalies 6.3.2 papunkčio 4 dalies trečia pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

$x = 30$ proc.

Pakeitimas

$x = 35$ proc.