



Briuselis, 2019 m. balandžio 5 d.
(OR. en, fr)

Tarpinstitucinė byla:
2017/0293(COD)

8091/19
ADD 1

CODEC 851
CLIMA 105
ENV 382
TRANS 249
MI 334

PRANEŠIMAS DĖL „I/A“ PUNKTO

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO ₂ normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011, projektas (nauja redakcija) (pirmasis svarstymas) – Teisėkūros procedūra priimamo akto priėmimas – Pareiškimai

Komisijos pareiškimas

Atlikdama 15 straipsnyje numatytą peržiūrą ir prireikus siūlydama teisės aktą, kuriuo iš dalies keičiamas šis reglamentas, Komisija vykdys atitinkamas konsultacijas, kaip numatyta Sutartyse. Ji visų pirma konsultuosis su Europos Parlamentu ir valstybėmis narėmis.

Atlikdama tą peržiūrą Komisija taip pat, atsižvelgdama į būtinybę atitinkamose valstybėse narėse sparčiau populiarinti mažataršes ir netaršias transporto priemones, išnagrinės, ar I priedo A dalies 6.3 punkte nustatyta 5 proc. viršutinė riba yra tinkama.

Bendras Liuksemburgo ir Belgijos pareiškimas

Liuksemburgas ir Belgija palankiai vertina tai, kad teisėkūros institucijoms iki šios Parlamento kadencijos pabaigos pavyko pasiekti susitarimą dėl pasiūlymo dėl reglamento, kuriuo nustatomos lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos, taip užtikrinant ES teisės aktų tęstinumą sektoriui, kuriame išmetama itin daug teršalų, ir skaidrumą investuotojams, transporto priemonių gamintojams, valdžios institucijoms ir piliečiams.

Vis dėlto apgailestaujame, kad pasiektas užmojo lygis buvo gerokai mažesnis nei būtina tam, kad ES kelių transporto išmetamas CO₂ kiekis būtų suderintas su Paryžiaus susitarime nustatytais tikslais, arba tam, kad valstybės narės galėtų pasiekti nacionalinius CO₂ kiekio mažinimo tikslus, nustatytus vadinamuoju Pastangų pasidalijimo reglamentu, nepaisant techninių galimybių ir daugybės privalumų, kuriuos esant didesniai užmojo lygiui būtų buvę galima užtikrinti ES ekonomikai, jos pramonės politikai ir jos politikos aplinkosauginiam vientisumui.

Taip pat apgailestaujame, kad dėl kai kurių nuostatų, dėl kurių susitarta pagal netaršių ir mažataršių transporto priemonių (NMTP) skatinimo mechanizmą, realus išmetamas CO₂ kiekis mažinamas, kaip užtikrinama pagal šį reglamentą, ne taip veiksmingai, ir esame susirūpinę, kad gamintojai jomis nepasinaudotų taip, kad dėl to galėtų atsirasti vidaus rinkos iškraipymų.

Todėl raginame Komisiją ir teisėkūros institucijas nustatyti papildomas europines priemones, visų pirma finansines priemones, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos kuo greičiau pereiti prie netaršių transporto priemonių ES. Taip pat raginame Komisiją atidžiai stebėti, kaip gamintojai laikosi naujojo reglamento, ir imtis veiksmų piktnaudžiavimo atveju.