

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

P9_TA(2022)0234

Automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normos *I**

2022 m. birželio 8 d. priimti Europos Parlamento pakeitimai dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631 (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))⁽¹⁾

(Įprasta teisėkūros procedūra: pirmasis svarstymas)

(2022/C 493/25)

Pakeitimas 1**Pasiūlymas dėl reglamento****1 konstatuojamoji dalis***Komisijos siūlomas tekstas*

- (1) 2015 m. gruodžio mėn. pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją (UNFCCC) priimtas Paryžiaus susitarimas įsigaliojo 2016 m. lapkričio mėn. (toliau – Paryžiaus susitarimas). Jo šalys susitarė užtikrinti, kad pasaulio temperatūra didėtų gerokai mažiau nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau dėti pastangas, kad temperatūra nepadidėtų daugiau kaip 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu;

Pakeitimas

- (1) 2015 m. gruodžio mėn. pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją (UNFCCC) priimtas Paryžiaus susitarimas įsigaliojo 2016 m. lapkričio mėn. (toliau – Paryžiaus susitarimas). Jo šalys susitarė užtikrinti, kad pasaulio temperatūra didėtų gerokai mažiau nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau dėti pastangas, kad temperatūra nepadidėtų daugiau kaip 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. **2021 m. lapkričio mėn. priimdamos Glazgo klimato paktą jo šalys pripažino, kad užtikrinus, jog vidutinės pasaulio temperatūros padidėjimas neviršytų 1,5 °C, palyginti su ikipramoniniu lygiu, būtų reikšmingai sumažinta klimato kaitos rizika ir jos poveikis, ir įsipareigojo iki 2022 m. pabaigos sugriežtinti savo 2030 m. tikslus, kad paspartintų klimato srities veiksmus šį lemiamą dešimtmetį ir panaikintų užmojų spragą siekiant 1,5 °C tikslo;**

⁽¹⁾ Klausimas buvo grąžintas atsakingam komitetui, kad būtų vedamos tarpinstitucinės derybos pagal Darbo tvarkos taisyklių 59 straipsnio 4 dalies ketvirtą pastraipą (A9-0150/2022).

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 2
Pasiūlymas dėl reglamento
2 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

- (2) spręsti su klimatu ir aplinka susijusias problemas ir pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslus – pagrindiniai uždaviniai, išdėstyti 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos priimtame komunikate „Europos žaliasis kursas“⁽²³⁾. Susidūrus su labai skaudžiu COVID-19 pandemijos poveikiu Sąjungos piliečių sveikatai ir ekonominei gerovei, Europos žaliojo kurso būtinybė ir reikšmė dar labiau padidėjo;

⁽²³⁾ 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas „Europos žaliasis kursas“, COM(2019)0640.

Pakeitimas

- (2) spręsti su klimatu ir aplinka susijusias problemas ir pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslus – pagrindiniai uždaviniai, išdėstyti 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos priimtame komunikate „Europos žaliasis kursas“⁽²³⁾. **2020 m. sausio 15 d. Europos Parlamento rezoliucijoje dėl Europos žaliojo kurso Parlamentas paragino ne vėliau kaip iki 2050 m. įvykdyti būtiną perėjimą prie neutralaus poveikio klimatui visuomenės, o savo 2019 m. lapkričio 28 d. rezoliucijoje dėl kritinės klimato ir aplinkos padėties jis paskelbė, kad susidarė kritinė klimato ir aplinkos padėtis.** Susidūrus su labai skaudžiu COVID-19 pandemijos poveikiu Sąjungos piliečių sveikatai ir ekonominei gerovei, Europos žaliojo kurso būtinybė ir reikšmė dar labiau padidėjo;

⁽²³⁾ 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas „Europos žaliasis kursas“, COM(2019)0640.

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 3
Pasiūlymas dėl reglamento
3 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

- (3) **Europos žaliasis kursas apima išsamų viena kitą papildančių priemonių ir iniciatyvų rinkinį, kuriuo siekiama iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui ES ir nustatoma nauja augimo strategija, kuria siekiama** pertvarkyti Sąjungą į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižymintį modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika, **kurios augimas bus atsietas nuo išteklių naudojimo.** Juo taip pat siekiama apsaugoti, tausoti ir didinti Sąjungos gamtinį kapitalą ir apsaugoti piliečių sveikatą ir gerovę nuo su aplinka susijusios rizikos ir poveikio. Tačiau ši pertvarka skirtingai veikia moteris ir vyrus ir daro ypatingą poveikį kai kurioms nepalankioje padėtyje esančioms grupėms, pavyzdžiui, vyresnio amžiaus žmonėms, neįgaliesiems ir rasinių ar etninių mažumų atstovams. Todėl turi būti užtikrinta, kad pertvarka būtų teisinga ir įtrauki, nė vieno nepaliekant nuošalyje;

Pakeitimas

- (3) **ES siekia iki 2050 m. nustatyti naują augimo strategiją, skirtą** pertvarkyti Sąjungą į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižymintį modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika **su gyvybingais, toliau pasaulyje savo atitinkamuose segmentuose pirmaujančiais pramonės sektoriais, kurie visame pasaulyje skatina inovacijas ir užtikrina gerai apmokamas ir kokybiškas darbo vietas Sąjungoje.** Juo taip pat siekiama apsaugoti, tausoti ir didinti Sąjungos gamtinį kapitalą ir apsaugoti piliečių sveikatą ir gerovę nuo su aplinka susijusios rizikos ir poveikio. **Todėl 8-ojoje aplinkosaugos veiksmų programoje, kuri galios iki 2030 m., nustatomas tikslas paspartinti žaliąją pertvarką, siekiant teisingai, lygiomis teisėmis ir įtraukiai pereiti prie neutralaus poveikio klimatui, tvarios, nekenksmingos, efektyviai išteklius naudojančios, atsinaujinančiųjų išteklių energija pagrįstos, atsparios ir konkurencingos žiedinės ekonomikos, ir apsaugoti, atkurti ir pagerinti aplinkos būklę, remiant pagal Europos žaliąjį kursą paskelbtą priemonių ir iniciatyvų rinkinį ir juo remiantis.** Tačiau ši pertvarka skirtingai veikia moteris ir vyrus ir daro ypatingą poveikį kai kurioms nepalankioje padėtyje esančioms **ir pažeidžiamoms** grupėms, pavyzdžiui, vyresnio amžiaus žmonėms, neįgaliesiems, rasinių ar etninių mažumų atstovams **ir mažas ar mažesnes nei vidutines pajamas gaunantiems asmenims ir namų ūkiams.** Be to, pertvarka turės skirtingą poveikį skirtingiems Sąjungos regionams, ypač struktūriniu požiūriu nepalankioje padėtyje esantiems regionams, periferiniams ir atokiausiems regionams. Todėl turi būti užtikrinta, kad pertvarka būtų teisinga ir įtrauki, nė vieno nepaliekant nuošalyje;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 4
Pasiūlymas dėl reglamento
5 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(5) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) [–] ⁽²⁴⁾ Sąjunga **teisės aktais** įtvirtino tikslą iki 2050 m. pasiekti **visos ekonomikos poveikio klimatui neutralumą**. Tame reglamente taip pat nustatytas privalomas Sąjungos **įsipareigojimas** iki 2030 m. grynąjį išmetamų ŠESD kiekį (kiekį, likusį atėmus absorbentais pašalintą kiekį) **Sąjungos viduje sumažinti bent 55 proc.**, palyginti su 1990 m. lygiu;

⁽²⁴⁾ 2021 m. [...] Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) [.../...], kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralizavimo sistema ir iš dalies **keičiamas Reglamentas** (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas), [OL L, .../...].

Pakeitimas

(5) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) **2021/1119** ⁽²⁴⁾ Sąjunga **savo teisėje** įtvirtino tikslą **ne vėliau kaip** iki 2050 m. **sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį iki nulinio grynojo kiekio, o vėliau – pasiekti neigiamą išmetamųjų teršalų kiekį**. Tame reglamente taip pat nustatytas privalomas Sąjungos **vidaus tarpinis klimato politikos tikslas** iki 2030 m. grynąjį **išmetamą** ŠESD kiekį **bent sumažinti bent 55 proc.** (t. y. kiekį, likusį atėmus absorbentais pašalintą kiekį), palyginti su 1990 m. lygiu;

⁽²⁴⁾ 2021 m. **birželio 30 d.** Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) **2021/1119**, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralizavimo sistema ir iš dalies **keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir** (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (**OL L 243, 2021 7 9, p. 1**).

Pakeitimas 5
Pasiūlymas dėl reglamento
6 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(6) tikimasi, kad visi ekonomikos sektoriai prisidės prie šio išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, įskaitant kelių transporto sektorių;

Pakeitimas

(6) tikimasi, kad visi ekonomikos sektoriai prisidės prie šio išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, įskaitant kelių transporto sektorių. **Transporto sektorius yra vienintelis sektorius, kuriame išmetamųjų teršalų kiekis nuo 1990 m. didėja. Jis apima kelių transportą su jo lengvosiomis ir sunkiosiomis transporto priemonėmis, kurios kartu išmeta daugiau kaip 70 proc. viso transporto išmetamųjų teršalų kiekio;**

Pakeitimas 6
Pasiūlymas dėl reglamento
6 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6a) **yra itin svarbu užtikrinti, kad individualus judumas liktų prieinamas ir įperkamas visiems, visų pirma asmenims, kasdien važinėjantiems į darbą ir neturintiems galimybės naudotis kokybišku viešuoju transportu ar kitais judumo sprendimais;**

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 7

Pasiūlymas dėl reglamento

6 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (6b) 2021 m. Glazge (Jungtinė Karalystė) vykusioje JT klimato kaitos konferencijoje, vadinamoje COP 26, buvo priimtas įsipareigojimas paspartinti visuotinį perėjimą prie nulinės taršos transporto priemonių. Joje taip pat įsipareigota užtikrinti, kad perėjimas būtų teisingas ir tvarus, kad nė vienas regionas ar bendruomenė neliktų nuošalyje, ir pabrėžta, kad svarbu užtikrinti teisingą darbo jėgos pereinamąjį laikotarpį ir deramo darbo bei kokybiškų darbo vietų kūrimą.

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl reglamento

7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (7) šiame reglamente nustatytos priemonės yra būtinos kaip nuoseklios ir suderintos sistemos dalis, kuri yra nepakeičiama siekiant bendro Sąjungos tikslo sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį;

- (7) šiame reglamente nustatytos priemonės yra būtinos kaip nuoseklios ir suderintos sistemos dalis, kuri yra nepakeičiama siekiant bendro Sąjungos tikslo sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, **taip pat sumažinti Sąjungos priklausomybę nuo importuojamos iškastinio kuro energijos (įskaitant 227,5 mlrd. EUR 2018 m. vien už naftos importą), nes, tai išlieka dominuojančia lengvuosiuose automobiliuose ir furgonuose suvartojama (94 proc.) energijos rūšimi; Laipsniškai atsisakant naftos vartojimo, labai svarbu nepereiti nuo vienos priklausomybės prie kitos. Siekiant užtikrinti Europos pramonės ilgalaikį tvarumą ir sustiprinti Sąjungos strateginį savarankiškumą, taip pat labai svarbu, kad Komisija sutartinai dirbtų su valstybėmis narėmis ir pramonės veikėjais, siekdama užtikrinti mažataršems ir netaršioms technologijoms taikyti reikalingų strateginių medžiagų ir retųjų žemių elementų tiekimo grandinės saugumą;**

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 9
Pasiūlymas dėl reglamento
7 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (7a) *nors šio reglamento peržiūra yra vienas iš aplinkosaugos tikslų, t. y. kelių transporto dekarbonizavimo siekiant kovoti su klimato kaita, įgyvendinimo etapų, siekiant užtikrinti užimtumą ir visiems prieinamą judumą, jos metu taip pat turėtų būti atsižvelgta į reikšmingas pasekmes pramonei ir socialines pasekmes;*

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 10
Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

- (8) siekiant iki 2030 m. bent 55 proc. sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m., būtina sugriežtinti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/631⁽²⁵⁾ nustatytus mažinimo reikalavimus lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms. Taip pat reikia nustatyti aiškų tolesnio išmetamųjų teršalų mažinimo po 2030 m. planą, prisidedant prie to, kad iki 2050 m. būtų įgyvendintas poveikio klimatui neutralumo tikslas. Jeigu nebus imtasi plataus užmojo veiksmų, kad būtų sumažintas kelių transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, išmetamųjų teršalų kiekis turės būti labiau mažinamas kituose sektoriuose, įskaitant tuos, kuriuose priklausomybę nuo iškastinio kuro mažinti sudėtingiau;

⁽²⁵⁾ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

Pakeitimas

- (8) siekiant iki 2030 m. bent 55 proc. sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m., **ir pateikti aiškų kelių siekiant šio tikslo bei prisidėti prie būtino išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo iki 2030 m.**, būtina sugriežtinti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/631⁽²⁵⁾ nustatytus mažinimo reikalavimus lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms. Taip pat reikia nustatyti aiškų tolesnio išmetamųjų teršalų mažinimo po 2030 m. planą, prisidedant prie to, kad iki 2050 m. būtų įgyvendintas poveikio klimatui neutralumo tikslas. **Vadovaujantis didžiausio išlaidų veiksmingumo scenarijumi, norint pasiekti šį tikslą, reikės sumažinti transporto sektoriaus išmetamą teršalų kiekį maždaug 90 proc., nes šiuo metu išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis didėja tik transporto sektoriuje. Kartu svarbiausia, kad papildomais Sąjungos teisės aktais, pvz., Direktyva (ES) 2018/2001^(25 bis), būtų užtikrinamas spartus atsinaujinančiųjų išteklių energijos naudojimas, kad Sąjungos automobilių parkas galėtų būti varomas papildoma atsinaujinančiųjų energijos išteklių elektros energija.** Jeigu nebus imtasi plataus užmojo veiksmų, kad būtų sumažintas kelių transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, išmetamųjų teršalų kiekis turės būti labiau mažinamas kituose sektoriuose, įskaitant tuos, kuriuose priklausomybę nuo iškastinio kuro mažinti sudėtingiau; **Skaitmeninės ir žaliosios pertvarkos metu taip pat reikėtų atsižvelgti į socialinio aspekto svarbą, siekiant užtikrinti, kad judumas prieinamas visiems, įskaitant energijos apmokestinimo poveikį įperkamumui, taip pat tiesioginį ir netiesioginį didesnių energijos kainų poveikį transportui įvairiuose Sąjungos regionuose bei pramoninio pobūdžio pasekmes siekiant užtikrinti užimtumą ir pramonės konkurencingumą;**

⁽²⁵⁾ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

^(25 bis) **2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).**

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 11

Pasiūlymas dėl reglamento

8 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (8a) *naujausių tyrimų duomenimis, baterinės elektra varomos transporto priemonės jau dabar gali konkuruoti su įprastiniais automobiliais keliuose automobilių segmentuose, jei atsižvelgiama į bendrąją nuosavybės kainą. Lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms griežtinami CO₂ standartai paspartins baterinių elektra varomų transporto priemonių bendrosios nuosavybės kainos mažėjimą, todėl jie visoms visuomenės grupėms visoje Sąjungoje taps patrauklesni, nei automobiliai su degimo varikliais. 2025–2030 m. taikomi platesnio užmojo CO₂ standartai lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms taip pat paspartins visų segmentų naudotų automobilių rinkos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą ir turės didesnę naudą mažesnių ir vidutinių pajamų vartotojams;*

Pakeitimas 12

Pasiūlymas dėl reglamento

9 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (9) griežtesni išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimai turėtų paskatinti Sąjungos rinkoje vis daugiau naudoti netaršias transporto priemones, tuo pačiu teikiant naudą vartotojams ir piliečiams oro kokybės ir energijos taupymo atžvilgiu, taip pat užtikrinant tolesnes automobilių pramonės vertės grandinės inovacijas. Šiomis pasaulinėmis aplinkybėmis ES automobilių pramonės vertės grandinei taip pat tenka vienas svarbiausių vaidmenų vykdant visuotinį perėjimą prie netaršaus judumo. Griežtesnės išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos siekiant jomis nustatytų viso parko tikslų yra technologijų atžvilgiu neutralios. Įvairios technologijos yra ir išliks prieinamos siekiant viso parko nulinio išmetamų teršalų kiekio tikslo. Netaršios transporto priemonės šiuo metu apima baterines elektra varomas transporto priemones, kuro elementais ir kitas vandeniliu varomas transporto priemones, o technologinės inovacijos vykdomos toliau. Netaršios ir mažataršės transporto priemonės, įskaitant didelio našumo prie elektros tinklo jungiamus hibridinius elektrinius automobilius, gali ir toliau vaidinti svarbų vaidmenį pertvarkos kelyje;
- (9) griežtesni išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimai turėtų paskatinti Sąjungos rinkoje vis daugiau naudoti netaršias transporto priemones, tuo pačiu teikiant naudą vartotojams ir piliečiams oro kokybės, **energetinio saugumo ir veiksmingumo stiprinimo bei susijusio** ir energijos taupymo atžvilgiu, taip pat užtikrinant tolesnes automobilių pramonės vertės grandinės inovacijas. Šiomis pasaulinėmis aplinkybėmis ES automobilių pramonės vertės grandinei taip pat tenka vienas svarbiausių vaidmenų vykdant visuotinį perėjimą prie netaršaus judumo. Griežtesnės išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos siekiant jomis nustatytų viso parko tikslų yra technologijų atžvilgiu neutralios. Įvairios technologijos yra ir išliks prieinamos siekiant viso parko nulinio išmetamų teršalų kiekio tikslo. Netaršios transporto priemonės šiuo metu apima baterines elektra varomas transporto priemones, kuro elementais ir kitas vandeniliu varomas transporto priemones, o technologinės inovacijos vykdomos toliau. Netaršios ir mažataršės transporto priemonės, įskaitant didelio našumo prie elektros tinklo jungiamus hibridinius elektrinius automobilius, gali ir toliau vaidinti svarbų vaidmenį pertvarkos kelyje, **tol kol užtikrinami tikslūs ir išsamūs duomenys dėl šių tipų automobilių išmetamų teršalų normos;**

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 14**Pasiūlymas dėl reglamento****10 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (10a) *technologinės inovacijos yra būtina judumo Sąjungoje išlaisvinimo nuo priklausomybės nuo iškastinio kuro sąlyga, todėl jas reikėtų remti. Didėjant tarptautinei konkurencijai, Sąjunga ir valstybės narės turėtų toliau stengtis išnagrinėti ir plėtoti iniciatyvas, kuriomis skatinama sinergija šiame sektoriuje, pavyzdžiui, Europos baterijų aljanso, ir remti viešąsias ir privačiąsias investicijas į Europos automobilių pramonės mokslinius tyrimus ir inovacijas. Taip turėtų būti siekiama išlaikyti Europos pirmavimą tame sektoriuje technologijų atžvilgiu, plėtoti Sąjungos ateities technologijų pramonės kompetenciją ir užtikrinti jos pramoninės bazės ilgalaikį tvarumą ir konkurencingumą;*

Pakeitimas 15**Pasiūlymas dėl reglamento****10 b konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (10b) *kai kurios valstybės narės paskelbė planus sparčiau diegti netaršias transporto priemones, nustatydamos ankstesnę nei Sąjungos lygmeniu nustatytą laipsniško CO₂ išmetančių naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių, pateikiamų rinkai jų teritorijose, atsisakymo datą. Komisija turėtų nustatyti galimybes, kaip sudaryti palankesnes sąlygas valstybėms narėms pereiti prie netaršių lengvųjų transporto priemonių pagal tokius planus;*

Pakeitimas 16**Pasiūlymas dėl reglamento****10 c konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (10c) *aiškūs reguliavimo signalai turėtų sudaryti sąlygas gamintojams priimti sprendimus dėl investicijų. Nėdavirus tokių signalų galėtų būti sukiamas pavojus, kad Sąjungos automobilių pramonė praras konkurencingumą ir pirmavimą technologijų srityje, nes nebus investuojama greitai, taip pat rinkos dalį pasaulio ir vidaus rinkose;*

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 17

Pasiūlymas dėl reglamento

10 d konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (10d) *socialinio dialogo automobilių sektoriuje stiprinimas yra labai svarbus derantis dėl teritorinių teisingos pertvarkos planų ir nacionalinių socialinių klimato planų ir juos priimant gamintojų, regioniniu ir sektorių lygmenimis. Labai svarbu užtikrinti, kad darbo jėgos pokyčiai tam tikroje geografinėje vietovėje vyktų taip, kad būtų atspindimos regiono galimybės;*

Pakeitimas 18

Pasiūlymas dėl reglamento

11 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (11) kartu su peržiūretomis išmetamo CO₂ normomis turėtų būti pristatoma ir Europos strategija, pagal kurią būtų sprendžiamos su netaršių transporto priemonių ir susijusių technologijų gamybos veiklos plėtra susijusios problemos, taip pat poreikis kelti sektoriaus darbuotojų kvalifikaciją ir juos perkvalifikuoti bei pertvarkyti jų veiklą. Prireikus finansinė parama turėtų būti **svarstoma** ES ir valstybių narių lygmeniu, siekiant pritraukti privačias investicijas, įskaitant per „Europos socialinį fondą +“, Teisingos pertvarkos fondą, Inovacijų fondą, Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę ir kitas daugiametės finansinės programos priemones ir priemonę „Next Generation EU“, laikantis valstybės pagalbos taisyklių. Peržiūretos valstybės pagalbos aplinkosaugos ir energetikos srityje taisyklės suteiks valstybėms narėms galimybę remti verslą, siekiantį mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro savo gamybos procesuose ir pritaikyti ekologiškesnes technologijas pagal naująją pramonės strategiją;

- (11) kartu su peržiūretomis išmetamo CO₂ normomis turėtų būti pristatoma ir Europos strategija, pagal kurią būtų sprendžiamos su netaršių transporto priemonių ir susijusių technologijų gamybos veiklos plėtra susijusios problemos, **atsižvelgiant į kiekvienos valstybės ypatumus**, taip pat poreikis kelti sektoriaus darbuotojų kvalifikaciją ir juos perkvalifikuoti bei pertvarkyti jų veiklą, **išlaikant Sąjungos automobilių pramonės užimtumo lygį. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas poveikiui, kurį šis perėjimas turės labai mažoms įmonėms ir MVĮ visoje tiekimo grandinėje.** Prireikus finansinė parama turėtų būti **skirstoma** ES ir valstybių narių lygmeniu, siekiant pritraukti privačias investicijas, įskaitant per „Europos socialinį fondą +“, Teisingos pertvarkos fondą, Inovacijų fondą, **Europos regioninės plėtros fondą, Sanglaudos fondą**, Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę ir kitas daugiametės finansinės programos priemones ir priemonę „Next Generation EU“, laikantis valstybės pagalbos taisyklių. **Be to, taip pat reikėtų specialaus Sąjungos lygmens finansavimo srauto, skirto automobilių pertvarkai, visų pirma siekiant spręsti galimo neigiamo poveikio užimtumui klausimus.** Peržiūretos valstybės pagalbos aplinkosaugos ir energetikos srityje taisyklės suteiks valstybėms narėms galimybę remti verslą, siekiantį mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro savo gamybos procesuose ir pritaikyti ekologiškesnes technologijas pagal naująją pramonės strategiją;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 19
Pasiūlymas dėl reglamento
12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

- (12) atnaujintoje Naujojoje pramonės strategijoje⁽²⁶⁾ numatoma, kad bendradarbiaujant su pramonės atstovais, valdžios institucijomis, socialiniais partneriais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais bus bendrai kuriami žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos planai. Atsižvelgiant į tai, turėtų būti sukurtas judumo ekosistemos pertvarkos planas, kuris būtų įgyvendinamas kartu su automobilių pramonės vertės grandinės pertvarka. Šiame plane ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas automobilių pramonės tiekimo grandinėje veikiančioms MVĮ, konsultacijoms, taip pat ir valstybių narių, su socialiniais partneriais ir turėtų būti remiamasi Europos igūdžių darbotvarka bei tokiomis jos iniciatyvomis, kaip Igdžių paktas, skirtomis sutelkti privatų sektorių ir kitus suinteresuotuosius subjektus, kad jie imtųsi vykdyti Europos darbuotojų perkvalifikavimą ir kvalifikacijos kėlimą atsižvelgdami į žaliąją ir skaitmeninę pertvarką. Taip pat turėtų būti atsižvelgiama į atitinkamus Europos ir nacionalinio lygmens veiksmus ir skatinimo priemones, siekiant padidinti netaršių transporto priemonių įperkamumą. Pažanga, padaryta įgyvendinant šį visapusišką judumo ekosistemos pertvarkos planą, turėtų būti stebima **kas dvejus metus**, kaip vienas iš Komisijos teikiamos pažangos ataskaitos elementų, kurioje, *inter alia*, apžvelgiama netaršių transporto priemonių naudojimo pažanga, jų kainų pokyčiai, alternatyvių degalų rūšių kūrimas ir infrastruktūros diegimas, kaip reikalaujama pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, novatoriškų technologijų potencialas siekiant klimato atžvilgiu neutralaus judumo, tarptautinis konkurencingumas, investicijos į automobilių pramonės vertės grandinę, darbuotojų kvalifikacijos kėlimas ir perkvalifikavimas, jų veiklos pertvarkymas. Pažangos ataskaita taip pat bus grindžiama **dveju metų** pažangos ataskaitomis, kurias valstybės narės teikia pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo. Rengdama pažangos ataskaitą, įskaitant socialinio dialogo rezultatus, Komisija turėtų konsultuotis su socialiniais partneriais. Toliau vyksta automobilių pramonės tiekimo grandinės inovacijos. Dėl novatoriškų technologijų, pavyzdžiui, elektrosintetinių degalų gamybos surenkant CO₂ iš oro, jeigu jos bus toliau vystomos, galėtų atsirasti įperkama klimato atžvilgiu neutralaus judumo galimybių. Todėl Komisija savo pažangos ataskaitoje turėtų sekti šio sektoriaus inovacijų pažangą;

⁽²⁶⁾ 2021 m. gegužės 5 d. Komisijos komunikatas „2020 m. pramonės strategijos atnaujinimas. Siekiant Europos ekonomikos atsigravimui – stipresnė bendroji rinka“, COM(2021)0350.

Pakeitimas

- (12) atnaujintoje Naujojoje pramonės strategijoje⁽²⁶⁾ numatoma, kad bendradarbiaujant su pramonės atstovais, valdžios institucijomis, socialiniais partneriais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais bus bendrai kuriami žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos planai. Atsižvelgiant į tai, turėtų būti sukurtas judumo ekosistemos pertvarkos planas, kuris būtų **visiškai skaidriai ir konsultuojanti su visai suinteresuotaisiais subjektais** įgyvendinamas kartu su automobilių pramonės vertės grandinės pertvarka, **be kita ko, apsvarstant galimybę nustatyti specialų socialinio dialogo automobilių sektoriuje forumą**. Šiame plane ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas automobilių pramonės tiekimo grandinėje veikiančioms MVĮ, **įskaitant labai mažas įmones**, konsultacijoms, taip pat ir valstybių narių, su socialiniais partneriais ir turėtų būti remiamasi **Tarybos rekomendacija dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo**, Europos igūdžių darbotvarka bei tokiomis jos iniciatyvomis, kaip Igdžių paktas, skirtomis sutelkti privatų sektorių ir kitus suinteresuotuosius subjektus, kad jie imtųsi vykdyti Europos darbuotojų perkvalifikavimą ir kvalifikacijos kėlimą atsižvelgdami į žaliąją ir skaitmeninę pertvarką. Taip pat turėtų būti atsižvelgiama į atitinkamus Europos ir nacionalinio lygmens veiksmus ir skatinimo priemones, siekiant padidinti netaršių transporto priemonių įperkamumą **ir tvarumą. Taip pat reikėtų atsižvelgti į vaidmenį, kurį viešieji pirkimai gali atlikti šiame kelyje, o šiuo klausimu Komisija turėtų apsvarstyti galimybę peržiūrėti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/1161^(26 bis), kad būtų užtikrintas jos suderinamumas su Reglamentu (ES) 2019/631 tikslais**. Pažanga, padaryta įgyvendinant šį visapusišką judumo ekosistemos pertvarkos planą, turėtų būti stebima **kasmet**, kaip vienas iš Komisijos teikiamos pažangos ataskaitos elementų, kurioje, *inter alia*, apžvelgiama netaršių transporto priemonių naudojimo pažanga, jų kainų pokyčiai **bei jų energijos suvartojimas, poveikis vartotojams**, alternatyvių degalų rūšių kūrimas ir infrastruktūros diegimas, kaip reikalaujama pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, **atsinaujinančiųjų išteklių energijos dalies plėtra, kaip numatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2018/2001^(26 ter)**, novatoriškų technologijų potencialas siekiant klimato atžvilgiu neutralaus judumo, tarptautinis konkurencingumas, investicijos

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

į automobilių pramonės vertės grandinę, darbuotojų kvalifikacijos kėlimas ir perkvalifikavimas, jų veiklos pertvarkymas, **visų pirma regionuose, kuriuose didelė procentinė darbo vietų dalis yra susijusi su automobilių pramonės vertės grandine, ir išmetamas teršalų kiekis, siejamas su lengvųjų transporto priemonių amžiumi, apsvaustant galimybę imtis veiksmų, kuriais siekiama sinchroniškai, socialiniu požiūriu teisingai ir aplinkai saugiu būdu palaipsniui atsisakyti senesnių transporto priemonių.** Pažangos ataskaita taip pat bus grindžiama pažangos ataskaitomis, kurias valstybės narės teikia pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo. Rengdama pažangos ataskaitą, įskaitant socialinio dialogo rezultatus, Komisija turėtų konsultuotis su socialiniais partneriais. **Komisija taip pat turėtų konsultuotis su įvairiais nepriklausomais ekspertais, suinteresuotaisiais subjektais ir nacionalinėmis bei regionų valdžios institucijomis, siekiant užsitikrinti išsamia žinių bazę.** Toliau vyksta automobilių pramonės tiekimo grandinės inovacijos. Dėl novatoriškų technologijų, pavyzdžiui, elektrosintetinių degalų gamybos surenkant CO₂ iš oro **ir vandeniliu varomų automobilių su integruota vandenilio saugojimo sistemos technologija,** jeigu jos bus toliau vystomos, galėtų atsirasti įperkamu klimato atžvilgiu neutralaus judumo galimybių. Todėl Komisija savo pažangos ataskaitoje turėtų sekti šio sektoriaus inovacijų pažangą;

⁽²⁶⁾ 2021 m. gegužės 5 d. Komisijos komunikatas „2020 m. pramonės strategijos atnaujinimas. Siekiant Europos ekonomikos atsigavimo – stipresnė bendroji rinka“, COM(2021)0350.

^(26 bis) 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1161, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones (OL L 188, 2019 7 12, p. 116).

^(26 ter) 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 20
Pasiūlymas dėl reglamento
12 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (12a) nors šis reglamentas taikomas tik į rinką tiekiamiems naujiems lengviesiems automobiliams ir naujoms komercinėms transporto priemonėms, svarbu jį įtraukti į platesnį Sąjungos masto veiksmų planą, kuriuo būtų siekiama sumažinti esamo transporto priemonių parko priklausomybę nuo iškastinio kuro, siekiant saugoti visų valstybių narių piliečių sveikatą ir aplinką. Lėtas dabartinio transporto priemonių parko atsinaujinimas dar ilgai bus vienas iš veiksnių, stabdančių pažangą aplinkosaugos srityje. Be to, dabartinėje antrinėje taršių naudotų transporto priemonių rinkoje vidurio ir rytų Europoje kyla rizika, kad tarša bus perkelta į mažiau išsivysčiusius Sąjungos regionus. iki 2050 m. siekiant plataus užmojo klimato tikslų kartu reikėtų užtikrinti visų Sąjungos piliečių teisę į švarų orą. Siekiant paspartinti esamo automobilių parko taršos mažinimą, svarbiausia, kad Komisija skubiai pasiūlytų teisėkūros priemonių, kurios padėtų kurti palankias sąlygas jo pritaikymui, skatinant naudoti dabar prieinamas CO₂ išmetimą mažinančias technologijas, pvz., mažo anglies dioksido kiekio degalus ar žibintus, kurie vartoja mažiau energijos, paspartinti krovinio ir keleivinio transporto perėjimą prie kitų transporto rūšių ir skatinti geresnius įpročius, pvz., važiavimą vienu automobiliu, tausojamąjį judumą, naudojimąsi miestų viešuoju transportu ir spręsti galimos anglies dioksido nutekėjimo iš automobilių grėsmės klausimą visos Sąjungos mastu;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 21
Pasiūlymas dėl reglamento
12 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(12b) *siekiant užtikrinti suderinamumą su naujuoju Sąjungos 2030 m. klimato srities tikslu ir su griežtesniais CO₂ standartais, reikėtų parengti atnaujintą Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/33/EB^(26a), įskaitant galimybę išplėsti jos aprėptį, kad ji būtų taikoma ir tam tikro dydžio automobilių parką turinčioms ar jį nuomojančioms privačioms įmonėms, taip stengiantis didinti netaršių transporto priemonių paklausą. Atsižvelgiant į tai, kad įmonių parko automobiliai greičiau patenka į privačių automobilių rinką, taip galėtų greičiau susikurti netaršių naudotų automobilių rinka, kuri bus ypač svarbi regionams, kuriuose pertvarka vyks sunkiau, be to, tai padėtų visoje Sąjungoje greičiau sulyginti jų kainą su tradicinių automobilių kaina;*

^(26a) 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias kelių transporto priemones ir taip remti mažataršį judumą (OL L 120, 2009 5 15, p. 5).

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 22
Pasiūlymas dėl reglamento
13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(13) šie viso ES parko tikslai **turi** būti papildyti būtinu įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimu, **kaip nustatyta** Europos Parlamento ir Tarybos **direktyvoje** 2014/94/ES ⁽²⁷⁾;

⁽²⁷⁾ 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

(13) šie viso ES parko tikslai **turėtų** būti papildyti būtinu įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimu, **kuris yra itin svarbus griežtesniems tikslams pasiekti. Todėl, atsižvelgiant į silpną ir lėtą** Europos Parlamento ir Tarybos **direktyvos** 2014/94/ES ⁽²⁷⁾ **įgyvendinimą, griežtesnės išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos turėtų būti papildytos plataus užmojo pasiūlymu dėl Reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros, kuria- me būtų nustatyti plataus užmojo privalomi tikslai dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros įrengimo visose 27 ES valstybėse narėse. Šiuos tikslus turėtų papildyti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2010/31/ES nustatyti plataus užmojo tikslai, susiję su privačių įkrovimo punktų įrengimu pastatuose ^(27 bis).. Dėl to visų pirma būtina tęsti ir didinti investicijas į reikiamos infrastruktūros diegimą;**

⁽²⁷⁾ 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).

^(27 bis) 2010 m. gegužės 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/31/ES dėl pastatų energinio naudingumo (OL L 153, 2010 6 18, p. 13).

Pakeitimas 23
Pasiūlymas dėl reglamento
13 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(13a) **kadangi visame pasaulyje yra daugiau kaip milijardas iškastiniu kuru varomų automobilių, kurie išmeta daugiau kaip 30 proc. viso pasaulyje išmetamo CO₂ kiekio, šiluminių automobilių konversija į elektrinius automobilius yra papildomas sprendimas tradiciniams gamintojams, kuris gali padėti paspartinti ekologinę pertvarką pasikliaujant žiedine ekonomika;**

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 24
Pasiūlymas dėl reglamento
14 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

- (14) gamintojams turėtų būti užtikrintas pakankamas lankstumas laikui bėgant pritaikyti savo transporto priemonių parkus, kad būtų galima ekonomiškai efektyviai pereiti prie netaršių transporto priemonių, **todėl tikslinga normos ir toliau mažinti penkerių metų etapais;**

Pakeitimas

- (14) gamintojams turėtų būti užtikrintas pakankamas lankstumas laikui bėgant pritaikyti savo transporto priemonių parkus, kad būtų galima ekonomiškai efektyviai, **taip, kad būtų remiamas jų konkurencingumas ir rengiamas pagrindas kitoms inovacijoms,** pereiti prie netaršių transporto priemonių, **atsižvelgiant į tai, kad būtina pateikti aiškų scenarijų, kaip bus tiekiamos tos transporto priemonės, užtikrinant kelių transporto sektoriaus indėlį įgyvendinant Sąjungos 2030 m. klimato srities tikslus;**

Pakeitimas 25
Pasiūlymas dėl reglamento
15 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

- (15) **nuo 2030 m.** pradėjus taikyti griežtesnius viso ES parko tikslus, gamintojai Sąjungos rinkai turės pateikti daug daugiau netaršių transporto priemonių. Atsižvelgiant į tai, netaršių ir mažataršių transporto priemonių (toliau – NMTP) naudojimo skatinimo sistema nebeatitiks savo pradinio tikslo ir galėtų kenkti Reglamento (ES) 2019/631 veiksmingumui. Todėl NMTP naudojimo skatinimo sistema turėtų būti panaikinta **nuo 2030 m. Iki šios datos, taigi ir visą šį dešimtmetį, NMTP skatinimo sistema ir toliau bus skatinamas transporto priemonių, kurių išmetamųjų teršalų kiekis yra nuo nulio iki 50 g CO₂/km, naudojimas, įskaitant baterines elektra varomas transporto priemones, elektrines transporto priemones su kuro elementais, kuriuose naudojami vandenilis, ir didelio našumo prie elektros tinklo jungiamas hibridines elektrines transporto priemones. Po šios datos** prie elektros tinklo jungiami hibridiniai elektriniai automobiliai ir toliau bus įskaičiuojami į viso parko tikslus, kuriuos turės įgyvendinti transporto priemonių gamintojai;

Pakeitimas

- (15) pradėjus taikyti griežtesnius viso ES parko tikslus, gamintojai Sąjungos rinkai turės pateikti daug daugiau netaršių transporto priemonių. Atsižvelgiant į tai, netaršių ir mažataršių transporto priemonių (toliau – NMTP) naudojimo skatinimo sistema nebeatitiks savo pradinio tikslo ir galėtų kenkti Reglamento (ES) 2019/631 veiksmingumui. Todėl NMTP naudojimo skatinimo sistema turėtų būti panaikinta. Prie elektros tinklo jungiami hibridiniai elektriniai automobiliai ir toliau bus įskaičiuojami į viso parko tikslus, kuriuos turės įgyvendinti transporto priemonių gamintojai;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 26
Pasiūlymas dėl reglamento
15 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (15a) pagal Reglamentą (ES) 2019/631 išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas, pasiektas diegiant inovacijas, į kurias neatsižvelgiama tipo patvirtinimo bandyme, šiuo metu įtraukiamas į ekologinių naujovių kreditus, kuriuos galima įskaičiuoti į gamintojo išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslą. Šiuo metu galima prašyti sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį iki 7 g/km vienam gamintojui. Ta viršutinė riba turėtų būti sumažinta atsižvelgiant į griežtesnius tikslus, siekiant užtikrinti, kad ši sistema ir toliau būtų taikoma tik tikrosioms inovacijoms, o ja nebūtų skatinama mažinti užmojų, susijusių su netaršių transporto priemonių pardavimu;

Pakeitimas 27
Pasiūlymas dėl reglamento
15 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (15b) technologinių ir socialinių inovacijų rėmimas – svarbus elementas skatinant spartesnę perėjimą prie nulinės taršos judumo. Reikšmingas inovacijų judumo ekosistemoje finansavimas jau yra siūlomas taikant įvairias Sąjungos finansavimo priemones, visų pirma priemones „Europos horizontas“, „InvestEU“, Regionų plėtros fondą, Sanglaudos fondą, Inovacijų fondą ir Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę. Nors tikimasi, kad plataus užmojo metiniai išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai paskatins inovacijas automobilių sektoriaus tiekimo grandinėje, pagrindinis šio reglamento tikslas yra užtikrinti realų, veiksmingą ir patikrinamą išmetamo CO₂ kiekio sumažinimą;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 28
Pasiūlymas dėl reglamento
16 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(16a) *Reglamente (ES) 2019/631 nustatyti tikslai iš dalies pasiekiami parduodant iš išorės įkraunamas hibridines elektrines transporto priemones (OVC-HEV). Šių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis šiuo metu apskaitomas taikant naudingumo koeficientą, nustatytą Komisijos reglamentu (ES) 2017/1151^(1 bis), t. y. naudojant bateriją nuvažiuoto atstumo dalį, palyginti su atstumu, nuvažiuotu naudojant vidaus degimo variklį. Tačiau šis naudingumo koeficientas grindžiamas ne reprezentatyviais realiais duomenimis, o įverčiu. Pagal Reglamento (ES) 2019/631 12 straipsnio 2 dalį Komisija nuo 2021 m. sausio 1 d. renka realiųjų degalų sąnaudų duomenis per keleivinių automobilių transporto priemonėje įrengtus degalų sąnaudų matuoklius. OVC-HEV transporto priemonių naudingumo koeficientas turėtų būti nedelsiant peržiūrėtas naudojant tuos duomenis, siekiant užtikrinti, kad jis atspindėtų realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekį. Atnaujintas naudingumo koeficientas turėtų būti taikomas ne vėliau kaip nuo 2025 m. ir turėtų būti nuolat peržiūrinamas siekiant užtikrinti, kad jis ir toliau atspindėtų tikrąjį išmetamųjų teršalų kiekį;*

^(1 bis) 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 (OL L 175, 2017 7 7, p. 1).

Pakeitimas 30
Pasiūlymas dėl reglamento
18 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(18) *siekiant užtikrinti teisingą mažinimo pastangų paskirstymą, dvi mažesnių ir didesnių lengvųjų komercinių transporto priemonių ribinių verčių kreivės turėtų būti pakoreguotos taip, kad atspindėtų griežtesnes CO₂ kiekio mažinimo normas;*

Išbraukta.

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 121**Pasiūlymas dėl reglamento****21 konstatuojamoji dalis***Komisijos siūlomas tekstas*

- (21) atsižvelgiant į padidintus bendruosius išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslus ir siekiant išvengti galimo rinkos iškraipymo, visiems Sąjungos rinkoje veikiantiems gamintojams taikomi mažinimo reikalavimai turėtų būti suderinti, išskyrus tuos, kurie taikomi gamintojams, kurie užregistruoja mažiau nei 1 000 naujų transporto priemonių per kalendorinius metus. Todėl nuo **2030** m. bus panaikinta galimybė gamintojams, kurie užregistruoja 1 000–10 000 lengvųjų automobilių arba 1 000–22 000 lengvųjų krovininių automobilių per kalendorinius metus taikyti nukrypti nuo savitosios teršalų išmetimo normos leidžiančią nuostatą;

Pakeitimas

- (21) atsižvelgiant į padidintus bendruosius išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslus ir siekiant išvengti galimo rinkos iškraipymo, visiems Sąjungos rinkoje veikiantiems gamintojams taikomi mažinimo reikalavimai turėtų būti suderinti, išskyrus tuos, kurie taikomi gamintojams, kurie užregistruoja mažiau nei 1 000 naujų transporto priemonių per kalendorinius metus. Todėl nuo **2036** m. bus panaikinta galimybė gamintojams, kurie užregistruoja 1 000–10 000 lengvųjų automobilių arba 1 000–22 000 lengvųjų krovininių automobilių per kalendorinius metus taikyti nukrypti nuo savitosios teršalų išmetimo normos leidžiančią nuostatą;

Pakeitimas 31**Pasiūlymas dėl reglamento****23 konstatuojamoji dalis***Komisijos siūlomas tekstas*

- (23) pagal Reglamentą (ES) 2019/631 padaryta pažanga įgyvendinant nuo 2030 m. nustatytus mažinimo tikslus, turėtų būti peržiūrėta **2026** m. Atliekant šią peržiūrą, reikėtų atsižvelgti į visus **aspektus, į kuriuos atsižvelgiama dvejų metų ataskaitose**;

Pakeitimas

- (23) pagal Reglamentą (ES) 2019/631 padaryta pažanga įgyvendinant nuo 2030 m. nustatytus mažinimo tikslus, turėtų būti peržiūrėta **2027** m. Atliekant šią peržiūrą reikėtų atsižvelgti į visus **metinių ataskaitų aspektus**;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 32

Pasiūlymas dėl reglamento

23 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (23a) svarbu Sąjungos lygmeniu įvertinti per visą lengvųjų transporto priemonių gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekį. Tuo tikslu Komisija ne vėliau kaip iki 2023 m. gruodžio 31 d. turėtų parengti bendrą per visą tokių lengvųjų transporto priemonių, kurios pateikiamos Sąjungos rinkai, gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekio vertinimo ir nuoseklaus duomenų teikimo metodiką, kad būtų galima susidaryti visapusišką įspūdį apie jų poveikį aplinkai. Komisija turėtų priimti priemones dėl tolesnių veiksmų, įskaitant, kai tinkama, pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, kuriais būtų remiama Sąjungos pažanga siekiant įgyvendinti savo klimato srities užmojus. Be to, svarbu parengti metodiką, pagal kurią būtų vertinamas bendras transporto priemonių aplinkosauginis veiksmingumas, apskaičiuojamas ne tik pagal išmetamą CO₂ kiekį, bet ir atsižvelgiant į bendrą aplinkosauginį pėdsaką;

Pakeitimas 33

Pasiūlymas dėl reglamento

24 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- (24) buvo įvertinta galimybė skirti pajamas, gautas iš mokesčių už viršytą taršos normą, konkrečiam fondui arba atitinkamai programai pagal Reglamento (ES) 2019/631 15 straipsnio 5 dalį, ir padaryta išvada, kad tai gerokai padidintų administracinę naštą ir nebūtų tiesiogiai naudinga automobilių sektoriaus pertvarkai. Todėl pajamos, gautos iš mokesčių už viršytą taršos normą, ir toliau turi būti laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto pajamomis pagal Reglamento (ES) 2019/631 8 straipsnio 4 dalį;
- (24) skirtas pajamas, gautas iš mokesčių už viršytą taršos normą, reikėtų skirti teisingam perėjimui prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos remti ir, konkrečiai, švelninti perėjimo automobilių sektoriuje galimam neigiamam poveikiui užimtumui. Prireikus Komisija turėtų pateikti pasiūlymą dėl tokios finansavimo priemonės sukūrimo. Ją kuriant visų pirma reikėtų atsižvelgti į paveiktus regionus ir bendruomenes, kurie gali būti labiau pažeidžiami, nes juose yra intensyviai vystoma automobilių pramonė arba dėl specifinių jų ypatumų, dėl kurių perėjimas prie netaršių transporto priemonių yra sudėtingesnis, pvz., atokiausiuose regionuose;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 74**Pasiūlymas dėl reglamento****1 straipsnio 1 dalies 1 punkto -a papunktis (naujas)**

Reglamentas (ES) 2019/631

1 straipsnio 4 dalies a punktas

Dabartinis tekstas

Pakeitimas

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

„a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 15 % mažesnis už 2021 m. tikslo vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.1 punktą, **kaip nustatyta Reglamente (ES) 2019/631, kad būtų atsižvelgiama į gamybos ciklus;**“

-a) 4 dalies a punktas pakeičiamas taip:

Pakeitimas 35**Pasiūlymas dėl reglamento****1 straipsnio 1 dalies 1 punkto -a a papunktis (naujas)**

Reglamentas (ES) 2019/631

1 straipsnio 4 dalies b punktas

Dabartinis tekstas

Pakeitimas

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

„b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 15 % mažesnis už 2021 m. tikslo vidurkį, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.1 punktą, **kaip nustatyta Reglamente (ES) 2019/631.**“

-aa) 4 dalies b punktas pakeičiamas taip:

Pakeitimas 36**Pasiūlymas dėl reglamento****1 straipsnio 1 dalies 1 punkto c papunktis**

Reglamentas (ES) 2019/631

1 straipsnio 6 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

c) 6 dalyje tekstas „Nuo 2025 m. sausio 1 d.“ pakeičiamas tekstu „Nuo 2025 m. sausio 1 d. iki 2029 m. gruodžio 31 d.“;

c) 6 dalis išbraukiama.

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 37

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 3 punkto a a papunktis (naujas)

Reglamentas (ES) 2019/631

3 straipsnio 1 dalies a a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

aa) įterpiamas šis punktas:

„aa) per lizdą įkraunama hibridinė elektrinė transporto priemonė (arba PHEV, angl. „Plug-in Hybrid Electric Vehicle“) – elektrinio variklio ir įkraunamos baterijos junginiu bei vidaus degimo varikliu, kurie gali veikti kartu arba atskirai, varoma transporto priemonė.“;

Pakeitimas 38

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 3 punkto b a papunktis (naujas)

Reglamentas (ES) 2019/631

3 straipsnio 1 dalies b a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

ba) įterpiamas šis punktas:

„ba) įmonės transporto priemonė – privačiai įmonei priklausanti arba jos nuomojama transporto priemonė, kaip apibrėžta pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2157/2001 ^(1bis), ir naudojama verslo tikslais.“

^(1bis) 2001 m. spalio 8 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2157/2001 dėl Europos bendrovės (SE) statuto (OL L 294, 2001 11 10, p. 1).“

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 41

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 5 punkto a a papunktis (naujas)

Reglamentas (ES) 2019/631

7 straipsnio 10 dalis

Dabartinis tekstas

Pakeitimas

10. Komisija ne vėliau kaip 2023 m. **įvertina galimybę parengti bendrą** Sąjungos per visą lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių, pateiktų Sąjungos rinkai, gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekio vertinimo ir nuoseklaus duomenų teikimo metodiką. Komisija tą **vertinimą** pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai, įskaitant, prireikus, pasiūlymus dėl tolesnių priemonių, pvz., pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

aa) 10 dalis pakeičiama taip:

„10. Komisija ne vėliau kaip 2023 m. **paskelbia ataskaitą, kurioje nustatoma bendra** Sąjungos per visą lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių, pateiktų Sąjungos rinkai, gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekio vertinimo ir nuoseklaus duomenų teikimo **metodika, įskaitant per visą tokių transporto priemonių suvartojamų degalų ir sunaudojamos energijos gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekio vertinimo metodiką.** Komisija tą **ataskaitą** pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai, įskaitant, prireikus, pasiūlymus dėl tolesnių priemonių, pvz., pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.“

Pakeitimas 42

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 5 punkto a b papunktis (naujas)

Reglamentas (ES) 2019/631

7 straipsnio 10 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

ab) įterpiama ši dalis:

„10a. Nuo 2024 m. sausio 1 d. gamintojai gali savo noru pateikti 10 dalyje nurodytus duomenis apie išmetamą CO₂ kiekį per visą Sąjungos rinkai pateiktų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių gyvavimo ciklą 6 dalyje nurodytoms kompetentingoms institucijoms ir valstybėms narėms, kurios vėliau pagal šio straipsnio 2 dalį jas perduoda Komisijai. Nuo 2028 m. sausio 1 d. minėti duomenys įtraukiami į II ir III priedų A dalyse išvardytą informaciją.“;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 43**Pasiūlymas dėl reglamento****1 straipsnio 1 dalies 5 a punktas (naujas)**

Reglamentas (ES) 2019/631

8 straipsnio 4 dalis

Dabartinis tekstas

Pakeitimas

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

5a) 8 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

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

Ne vėliau kaip 2023 m. gruodžio 31 d. Komisija pateikia ataskaitą, kurioje išsamiai išdėstomas tikslinio finansavimo poreikis siekiant užtikrinti teisingą pertvarką automobilių sektoriuje, siekiant sušvelninti neigiamą poveikį užimtumui ir kitą ekonominį poveikį visose paveiktose valstybėse narėse, visų pirma labiausiai nuo pertvarkos nukentėjusiuose regionuose ir bendruomenėse. Kai tinkama, kartu su ataskaita pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo nustatoma Sąjungos finansavimo priemonė šiam poreikiui patenkinti, visų pirma siekiant koordinuoti ir finansuoti prevencines ir atsakomąsias priemones, skirtas vietos ir regioninio lygmens restruktūrizacijai, ir finansuoti automobilių sektoriaus, įskaitant automobilių gamintojus, jų sudedamųjų dalių tiekėjus ir papildomas techninės priežiūros ir remonto paslaugas, darbuotojų mokymą, perkvalifikavimą ir kvalifikacijos kėlimą, ypač mažosiose ir vidutinėse įmonėse.

Finansavimo priemonė gali būti speciali finansavimo priemonė arba Socialinio klimato fondo arba peržiūrėto Teisingos pertvarkos fondo dalis. Visos pajamos, gautos iš mokesčių už viršytą taršos normą, skiriamos tam tikslui.“

Pakeitimas 122**Pasiūlymas dėl reglamento****1 straipsnio 1 dalies 6 punktas**

Reglamentas (ES) 2019/631

10 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

„Pagal 1 dalį prašoma nukrypti nuo savitosios teršalų išmetimo normos išimtis gali būti taikoma iki **2029** m. kalendorinių metų imtinai.“;

„Pagal 1 dalį prašoma nukrypti nuo savitosios teršalų išmetimo normos išimtis gali būti taikoma iki **2035** m. kalendorinių metų imtinai.“;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 44**Pasiūlymas dėl reglamento****1 straipsnio 1 dalies 6 a punktas (naujas)**

Reglamentas (ES) 2019/631

10 straipsnio 4 dalies 1 pastraipa

Dabartinis tekstas

4. Gamintojas gali pateikti prašymą jam taikyti nuo savitosios teršalų išmetimo normos, apskaičiuojamos pagal I priedo A dalies 1–4 punktus ir 6.3 punktą, 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

6a) 10 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Gamintojas gali pateikti prašymą jam taikyti nuo savitosios teršalų išmetimo normos, apskaičiuojamos pagal I priedo A dalies 1–4 punktus ir 6.3 punktą, nukrypti leidžiančią nuostatą **iki 2028 m. imtinai**, 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 45**Pasiūlymas dėl reglamento****1 straipsnio 1 dalies 6 b punktas (naujas)**

Reglamentas (ES) 2019/631

11 straipsnio 1 dalis

Dabartinis tekstas

1. Tiekėjo arba gamintojo prašymu atsižvelgiama į išmetamo CO₂ kiekį, sumažintą naudojant naujoviškas technologijas arba naujoviškų technologijų derinį (toliau – naujoviškų technologijų paketai).

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

Kai naudojamos tokios technologijos, gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis gali būti sumažintas ne daugiau kaip 7 g CO₂/km.

Pakeitimas

6b) 11 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Tiekėjo arba gamintojo prašymu atsižvelgiama į išmetamo CO₂ kiekį, sumažintą naudojant naujoviškas technologijas arba naujoviškų technologijų derinį (toliau – naujoviškų technologijų paketai).

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

Kai naudojamos tokios technologijos, gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis gali būti sumažintas ne daugiau kaip 7 g CO₂/km. **iki 2024;**

— 5 g CO₂/km nuo 2025 m.;

— 4 g CO₂/km nuo 2027 m.;

— 2 g CO₂/km nuo 2030 m. iki ir įskaitant 2034 m.

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Dabartinis tekstas

Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas šis reglamentas siekiant nuo 2025 m. patikslinti šios dalies trečioje pastraipoje nurodytą viršutinę ribą, kad būtų atsižvelgta į technologinę plėtrą ir kartu užtikrintas proporcingas tos viršutinės ribos dydis, palyginti su gamintojų vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu.

Pakeitimas

Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas šis reglamentas siekiant nuo 2025 m. patikslinti šios dalies trečioje pastraipoje nurodytą viršutinę ribą **ir ją nustatyti žemesnę**, kad būtų atsižvelgta į technologinę plėtrą ir kartu užtikrintas proporcingas tos viršutinės ribos dydis, palyginti su gamintojų vidutiniu savituoju išmetamo CO₂ kiekiu.“

Pakeitimas 46

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 6 c punktą (naujas)

Reglamentas (ES) 2019/631

11 a straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

6c) įterpiamas šis straipsnis:

„11a straipsnis

Ekologinis projektavimas

Siekdama užtikrinti, kad perėjimu prie netaršaus judumo būtų visapusiškai prisidedama prie Sąjungos energijos vartojimo efektyvumo ir žiedinės ekonomikos tikslų, Komisija iki 2023 m. gruodžio 31 d. pateikia atitinkamų pasiūlymų dėl būtinausių ekologinio projektavimo reikalavimų visiems naujiems lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, nustatymo, įskaitant energijos vartojimo efektyvumo, ilgaamžiškumo ir tašomumo reikalavimus pagrindinėms dalims, pvz., žibintams, elektroniniams komponentams ir akumuliatoriams, būtinausius metalų, plastikų ir svarbiausiųjų žaliavų regeneravimo reikalavimus, atsižvelgdama į kitiems su energija susijusiems gaminiams pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/125/EB taikomus principus (^{1 bis}).

(^{1 bis}) 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/125/EB, nustatanti ekologinio projektavimo reikalavimų su energija susijusiems gaminiams nustatymo sistemą (OL L 285, 2009 10 31, p. 10).“

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 47

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 6 d punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2019/631

12 straipsnio 3 dalis

Dabartinis tekstas

Pakeitimas

3. Siekiant, kad skirtumas, palyginti su tikruoju išmetamų teršalų kiekiu, nedidėtų, Komisija ne vėliau kaip 2023 m. birželio 1 d. įvertina, kaip degalų ir energijos suvartojimo duomenys galėtų būti panaudoti siekiant užtikrinti, kad pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 nustatytos transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio ir degalų ar energijos suvartojimo vertės ilgainiui ir toliau atspindėtų kiekvieno gamintojo transporto priemonių tikrąjį išmetamų teršalų kiekį.

Komisija stebi ir kasmet teikia *duomenis dėl* pirmoje pastraipoje nurodyto skirtumo pokyčių 2021–2026 m. laikotarpiu ir, siekdama išvengti to skirtumo didėjimo, 2027 m. įvertina galimybes sukurti mechanizmą, kad būtų galima patikslinti gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį nuo 2030 m., ir prirėikus pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų nustatytas toks mechanizmas.

6d) 12 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Siekiant, kad skirtumas, palyginti su tikruoju išmetamų teršalų kiekiu, nedidėtų, Komisija ne vėliau kaip 2023 m. birželio 1 d. įvertina, kaip *realūs* degalų ir energijos suvartojimo duomenys, *surinkti pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/392* ^(1a), galėtų būti panaudoti siekiant užtikrinti, kad pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 nustatytos transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio ir degalų ar energijos suvartojimo vertės ilgainiui ir toliau atspindėtų kiekvieno gamintojo transporto priemonių tikrąjį išmetamų teršalų kiekį.

Komisija stebi ir kasmet teikia *ataskaitas apie tai, kaip* pirmoje pastraipoje nurodytas skirtumas kinta nuo 2021 m. laikotarpiu, ir prirėikus, kai tik bus surinkta pakankamai duomenų ir ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d. pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant panaikinti tą skirtumą, pakoreguojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamą CO₂ kiekį pagal realius duomenis, surinktus pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/392.

Be to, Komisija visų pirma įvertina šio straipsnio 1 dalyje nurodytų degalų ir energijos sąnaudų duomenų naudojimą iš išorės įkraunamoms hibridinėms elektrinėms transporto priemonėms (OVC-HEV). Remdamasi tais duomenimis, Komisija pagal 17 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais pritaikomi OVC-HEV transporto priemonėms taikomi naudingumo koeficientai, siekiant užtikrinti, kad nuo 2025 m. jų išmetamų teršalų kiekis atitiktų realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekį.

^(1a) ^{1a} 2021 m. kovo 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/392 dėl lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos ir duomenų apie jį teikimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/631, kuriuo panaikinami Komisijos įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1014/2010, (ES) Nr. 293/2012, (ES) 2017/1152 ir (ES) 2017/1153 (OL L 77, 2021 3 5, p. 8).“

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 48**Pasiūlymas dėl reglamento****1 straipsnio 1 dalies 6 e punktą (naujas)**

Reglamentas (ES) 2019/631

12 straipsnio 4 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

6e) 12 straipsnis papildomas šia dalimi:

„4a. Iki 2023 m. gruodžio 31 d. Komisija pagal 17 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nuostatomis, kuriomis nustatoma netaršių ir mažataršių transporto priemonių efektyvumo matavimo ir palyginimo metodika, pagrįsta elektros energijos kiekiu, kurio joms reikia nuvažiuoti 100 kilometrų. Toje metodikoje visų pirma atsižvelgiama į sunaudotos elektros poveikį išteklių kiekiui, kurio reikia tokių transporto priemonių baterijoms su vidiniu energijos kaupikliu.

Ne vėliau kaip iki 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo nustatomos būtiniausios energijos vartojimo efektyvumo ribos, taikomos Sąjungos rinkai pateikiamiems naujiems nulinės taršos lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms.“

Pakeitimas 50**Pasiūlymas dėl reglamento****1 straipsnio 1 dalies 9 punktą**

Reglamentas (ES) 2019/631

14a straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

14a straipsnis

14a straipsnis

Pažangos ataskaita

Pažangos ataskaita

Iki 2025 m. gruodžio 31 d., o vėliau – **kas dvejus metus** Komisija teikia pažangos siekiant netaršaus judumo keliuose ataskaitas. Ataskaitoje visų pirma stebimas ir įvertinamas poreikis imtis papildomų priemonių, kuriomis gali būti palengvinta pertvarka, įskaitant finansines priemones.

Iki 2025 m. gruodžio 31 d., o vėliau – **kasmet** Komisija teikia pažangos siekiant netaršaus judumo keliuose ataskaitas. Ataskaitoje visų pirma stebimas ir įvertinamas poreikis imtis papildomų priemonių, kuriomis gali būti palengvinta **teisinga** pertvarka, įskaitant finansines priemones.

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Komisijos siūlomas tekstas

Teikdama ataskaitas Komisija atsižvelgia į visus veiksnius, kurie prisideda prie ekonomiškai efektyvios pažangos siekiant poveikio klimatui neutralumo iki 2050 m. Tai apima **netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimą, pažangą siekiant įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimo tikslų, kaip reikalaujama pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, galimą inovacijų technologijų ir tvarių alternatyviųjų degalų indėlį siekiant klimato atžvilgiu neutralaus judumo, poveikį vartotojams, socialinio dialogo eigą, taip pat aspektus, kuriais dar labiau palengvinamas ekonomiškai perspektyvus ir socialiai teisingas perėjimas prie netaršaus judumo keliuose.**“;

Pakeitimas

Teikdama ataskaitas Komisija atsižvelgia į visus veiksnius, kurie prisideda prie ekonomiškai efektyvios pažangos siekiant poveikio klimatui neutralumo iki 2050 m. Tai apima:

- a) pažangą netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimo ir jų įperkamumo bei energijos vartojimo efektyvumo srityse;
- b) poveikį vartotojams, visų pirma mažas ir vidutines pajamas gaunantiems asmenims, ir tų segmentų vartotojų netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimo didėjimo tempą, taip pat Sąjungos, valstybių narių ir vietos lygmens priemonių, kuriomis remiamas šių transporto priemonių naudojimas, prieinamumą ir aprėptį;
- c) naudotų transporto priemonių rinką;
- d) pažangą siekiant pakankamos viešosios ir privačios įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimo tikslų, įskaitant, be kita ko, pažangą siekiant šių tikslų, kaip reikalaujama pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2010/31/ES ^(1 bis);
- e) pažangą didinant atsinaujinančiųjų išteklių energijos kiekį Sąjungoje pagal Direktyvą (ES) 2018/2001;
- f) galimą inovacinių technologijų ir tvarių alternatyviųjų degalų, įskaitant sintetinį kurą, indėlį siekiant poveikio klimatui neutralumo transporto sektoriuje;
- g) rinkai pateiktų naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį, taikant pagal 7 straipsnio 10 dalį priimtą metodiką;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

- h) *socialinio dialogo eigą, taip pat aspektus, kuriais dar labiau palengvinamas ekonomiškai perspektyvus ir socialiai teisingas perėjimas, atsižvelgiant į užimtumą ir konkurencingumą, siekiant pereiti prie netaršaus judumo keliuose.*
- i) *poveikį užimtumui, kuris turi būti įvertintas parengiant detalizuotą darbo vietų kūrimo automobilių pramonėje ir poveikio regionams, kuriuose yra šios pramonės šakos, žemėlapi, taip pat Sąjungos, valstybių narių ar vietos lygmens priemonės, įskaitant finansines priemones, kuriomis siekiama sušvelninti socialinį ir ekonominį poveikį tuose regionuose, įskaitant kvalifikacijos kėlimo ir perkvalifikavimo programas;*
- k) *galimą papildomų nacionalinių ir Sąjungos priemonių, kuriomis siekiama sumažinti lengvųjų transporto priemonių parko vidutinį amžių, taigi ir išmetamų teršalų kiekį, pvz., priemonių, kuriomis remiamas laipsniškas senesnių transporto priemonių atsisakymas socialiniu požiūriu teisingu ir aplinkai saugiu būdu, indėlių.*

^(1 bis) 2010 m. gegužės 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/31/ES dėl pastatų energinio naudingumo (OL L 153, 2010 6 18, p. 13).

Pakeitimas 51

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 9 punktas

Reglamentas (ES) 2019/631

14a straipsnio 2 a pastraipa (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Vadovaudamosi Tarybos rekomendacija (ES) .../... [Tarybos rekomendacija dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo], kuria siekiama užtikrinti sąžiningą perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo, valstybės narės raginamos parengti teisingos teritorinės pertvarkos planus savo automobilių pramonei, glaudžiai bendradarbiaujant su socialiniais partneriais, kad struktūriniai pokyčiai būtų nukreipti socialiai priimtiniu būdu ir būtų išvengta socialinių trikdžių.

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 80**Pasiūlymas dėl reglamento****1 straipsnio 1 dalies 9 a punktą (naujas)**

Reglamentas (ES) 2019/631

14a a straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

9a) įterpiamas šis straipsnis:**„14aa straipsnis**

Papildomos priemonės, kuriomis siekiama remti netaršių lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių paklausą Sąjungos rinkoje

Ne vėliau kaip 2023 m. vasario 28 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo siekiama padidinti visai netaršių transporto priemonių dalį viešajame ir įmonių lengvųjų transporto priemonių parke. Į pasiūlymus įtraukiami privalomi nulinio išmetamųjų teršalų kiekio įpareigojimai įmonių ir viešųjų transporto priemonių parkų savininkams ir operatoriams, kartu atsižvelgiant į regioninius skirtumus.“

Pakeitimas 53**Pasiūlymas dėl reglamento****1 straipsnio 1 dalies 9 a punktą (naujas)**

Reglamentas (ES) 2019/631

14 b straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

9a) įterpiamas šis straipsnis:**„14b straipsnis**

Pagal Direktyvos (ES) .../... [Energijos vartojimo efektyvumo direktyvos nauja redakcija] 3 straipsnio 1 dalies b punktą, nustatydamos politiką, planuodamos ir priimdamos sprendimus dėl investicijų, susijusių su įkrovimo ir alternatyviųjų degalų degalinių infrastruktūros diegimu, be kita ko, dėl visapusiško energijos vartojimo efektyvumo – nuo išteklių gavybos šaltinio iki transporto priemonės – naudojant įvairias netaršias technologijas, valstybės narės atsižvelgia į principą „svarbiausia – energijos vartojimo efektyvumas“.“

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 54

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 9 b punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2019/631

14 a b straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

9b) įterpiamas šis straipsnis:

„14ab straipsnis

Papildomos priemonės, kuriomis siekiama remti perėjimą prie netaršių lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių Sąjungos rinkoje

Ne vėliau kaip ... [šeši mėnesiai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos] Komisija pagal 17 straipsnį priima deleguotąjį aktą, kuriuo suderinamos vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių, konvertuotų į baterijomis arba kuro elementais varomas transporto priemonės, tipo patvirtinimo taisyklės, suteikiant serijos patvirtinimą. Taikant šį reglamentą, Komisija taip pat įvertina galimybę nustatyti taisyklę, pagal kurią būtų apskaičiuojami vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių, konvertuotų į baterijomis arba kuro elementais varomas transporto priemonės, CO₂ ekvivalentai.“

Pakeitimas 55

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 10 punkto a papunktis

Reglamentas (ES) 2019/631

15 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1. 2028 m. Komisija, remdamasi kas dvejus metus teikiama ataskaitomis, atlieka šio reglamento veiksmingumo ir poveikio peržiūrą ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia peržiūros rezultatų ataskaitą.

1. 2027 m. Komisija, remdamasi kas dvejus metus teikiama ataskaitomis, atlieka **išsamią** šio reglamento veiksmingumo ir poveikio peržiūrą ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia peržiūros rezultatų ataskaitą.

Prireikus prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas iš dalies pakeisti šį reglamentą.

Prireikus prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas iš dalies pakeisti šį reglamentą.

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 56

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 10 punkto a a papunktis (naujas)

Reglamentas (ES) 2019/631

15 straipsnio 1 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

aa) 15 straipsnyje įterpiama ši dalis:

„1a. Atlikdama 1 dalyje nurodytą peržiūrą, Komisija taip pat pateikia ataskaitą dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per visą gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekio, remdamasi 7 straipsnio 10 dalyje nustatyta metodika. Prireikus prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo šis reglamentas papildomas siekiant spręsti šio išmetamo CO₂ kiekio klausimą.“

Pakeitimas 57

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 10 punkto b a papunktis (naujas)

Reglamentas (ES) 2019/631

15 straipsnio 6 dalis

Dabartinis tekstas

Pakeitimas

ba) 6 dalis pakeičiama taip:

6. **Komisija ne** vėliau kaip **2020 m. gruodžio 31 d.** persvarsto Direktyvą 1999/94/EB, atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti, 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, ir įvertina degalų sąnaudų ir išmetamo CO₂ kiekio ženklavimo sistemos įdiegimo naujose lengvosiose komercinėse transporto priemonėse galimybes. **Prireikus kartu su peržiūros ataskaita pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.**

„6. Ne vėliau kaip ... [6 mėnesiai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos] **Komisija** persvarsto Direktyvą 1999/94/EB, atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti, kad vartotojams būtų teikiama tiksli, patikima ir palyginama informacija apie rinkai pateiktų naujų lengvųjų automobilių **tikrąsias** degalų sąnaudas, išmetamo CO₂ kiekį, išmetamų oro teršalų kiekį **ir energijos vartojimo efektyvumą**, ir įvertina degalų sąnaudų ir išmetamo CO₂ kiekio ženklavimo sistemos įdiegimo naujose lengvosiose komercinėse transporto priemonėse galimybes.“

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 60**Pasiūlymas dėl reglamento****Priedo 1 dalies 1 punkto f papunktis**

Reglamentas (ES) 2019/631

I priedo A dalies 6.3.1 punkto 1–2 pastraipos

Komisijos siūlomas tekstas

Savitoji teršalų išmetimo norma = atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma · **NMTP koeficientas**

čia

atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – atskaitos savitoji CO₂ išmetimo norma, nustatyta pagal 6.2.1 punktą;

NMTP koeficientas (1 + y – x), išskyrus atvejus, kai ši suma didesnė už 1,05 arba mažesnė už 1,0 – tuomet NMTP koeficientas prilyginamas atitinkamai 1,05 arba 1,0;

čia

netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis gamintojo naujų lengvųjų automobilių parke, apskaičiuojama bendrą naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičių, kurį nustatant kiekviena iš jų skaičiuojama kaip NMTP^{savitasis} pagal toliau pateiktą formulę, padalijus iš bendro atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičiaus:

$$NMTP_{savitasis} = 1 - \left(\frac{\text{savitasis išmetamo CO}_2 \text{ kiekis} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Naujų lengvųjų automobilių, užregistruotų valstybėse narėse, kurių parke netaršios ir mažataršės transporto priemonės 2017 m. sudarė mažiau nei 60 proc. Sąjungos vidurkio ir kuriose 2017 m. (*) buvo užregistruota mažiau nei 1 000 naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių, NMTP^{savitasis} iki 2029 m. imtinai apskaičiuojamas pagal šią formulę:

$$NMTP_{savitasis} = \left(1 - \left(\frac{\text{savitasis išmetamo CO}_2 \text{ kiekis} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Tais atvejais, kai netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis valstybės narės naujų lengvųjų automobilių, užregistruotų nuo 2025 m. iki 2028 m., parke viršija 5 proc., ta valstybė narė negali pasinaudoti galimybe vėlesniais metais taikyti 1,85 daugiklį;

Pakeitimas

Savitoji teršalų išmetimo norma = atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma

čia

atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – atskaitos savitoji CO₂ išmetimo norma, nustatyta pagal 6.2.1 punktą;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

x – 15 proc. 2025–2029 m.

(*) *Netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis valstybės narės naujų lengvųjų automobilių parke 2017 m. apskaičiuojama bendrą 2017 m. užregistruotų naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičių dalijant iš bendro tais pačiais metais užregistruotų naujų lengvųjų automobilių skaičiaus.“;*

Pakeitimas 78

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo 1 dalies 2 punkto d papunktis

Reglamentas (ES) 2019/631

I priedo B dalies 6.2.2 punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

d) 6.2.2 punktas pakeičiamas taip:

„6.2.2. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos 2030–2034 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = viso ES parko tikslas₂₀₃₀ + α · (TM – TM₀)

Čia

viso ES parko tikslas₂₀₃₀ nustatytas pagal 6.1.3 punktą;

α – $a_{2030,L}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM₀, ir $a_{2030,H}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM₀;

čia

$$a_{2030,L} \text{ yra } \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2030}}{\text{Vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}};$$

$$a_{2030,H} \text{ yra } \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2030}}{\text{viso ES parko tikslas}_{2025}};$$

vidutinis išmetamų teršalų kiekis₂₀₂₁ kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM– kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM₀ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.“;

d) 6.2.2 punktas pakeičiamas taip:

„6.2.2. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos 2030–2034 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = viso ES parko tikslas₂₀₃₀ + α · (TM – TM₀)

Čia

viso ES parko tikslas₂₀₃₀ nustatytas pagal 6.1.2 punktą;

α – $a_{2030'}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM₀, ir a_{2021} , kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM₀;

čia

$$a_{2030} \text{ yra } \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2030}}{\text{Vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}};$$

a_{2021} kaip apibrėžta 6.2.1 punkte

vidutinis išmetamų teršalų kiekis₂₀₂₁ kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM– kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM₀ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.“;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 79

Pasiūlymas dėl reglamento

I priedo 1 dalies 2 punkto e papunktis

Reglamentas (ES) 2019/631

I priedo B dalies 6.2.3 punktas

Komisijos siūlomas tekstas

e) pridedamas 6.2.3 punktas:

„6.2.3. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos nuo 2035 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = viso ES parko tikslas₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

Čia

viso ES parko tikslas₂₀₃₅ nustatytas pagal 6.1.3 punktą; $\alpha - a_{2035,L}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM_0 , ir $a_{2035,H}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM_0 ;

čia

$$a_{2035,L} \text{ yra } \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2035}}{\text{Vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}}$$

$$a_{2035,H} \text{ yra } \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2035}}{\text{viso ES parko tikslas}_{2025}}$$

vidutinis išmetamų teršalų kiekis₂₀₂₁ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM– kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM₀ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.“;

Pakeitimas

e) pridedamas 6.2.3 punktas:

„6.2.3. Atskaitos savitosios teršalų išmetimo normos nuo 2035 m.

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma = viso ES parko tikslas₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

Čia

viso ES parko tikslas₂₀₃₅ nustatytas pagal 6.1.3 punktą; $\alpha - a_{2035}$, kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra ne didesnis už TM_0 , ir a_{2021} , kai gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių bandomosios masės vidurkis yra didesnis už TM_0 ;

čia

$$a_{2035} \text{ yra } \frac{a_{2021} \cdot \text{viso ES parko tikslas}_{2035}}{\text{Vidutinis išmetamų teršalų kiekis}_{2021}}$$

 a_{2021} kaip apibrėžta 6.2.1 punktevidutinis išmetamų teršalų kiekis₂₀₂₁ – kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM– kaip apibrėžta 6.2.1 punkte;

TM₀– kaip apibrėžta 6.2.1 punkte.“;

2022 m. birželio 8 d., trečiadienis

Pakeitimas 69

Pasiūlymas dėl reglamento

Priedo 1 dalies 2 punkto e a papunktis (naujas)

Reglamentas (ES) 2019/631

I priedo B dalies 6.3.1 punktas

Dabartinis tekstas

Savitoji teršalų išmetimo norma = (atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – viso ES parko tikslas₂₀₂₅)) · **MNTP koeficientas**

čia

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – gamintojo atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 6.2.1 punktą;

$\emptyset_{\text{targets}}$ – visų gamintojų pagal 6.2.1 punktą nustatytų atskaitos savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių;

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. čia:

čia

y – netaršių ir mažataršių transporto priemonių dalis gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių parke, apskaičiuojama bendrą naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičių, kurį nustatant kiekviena iš jų skaičiuojama kaip MNTP_{savitasis} pagal toliau pateiktą formulę, padalijus iš bendro atitinkamais kalendoriniais metais užregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičiaus: [LYGTIS]

x = 15 %

Pakeitimas

ea) 6.3.1 punkto pirma ir antra pastraipos pakeičiamos taip:

„Savitoji teršalų išmetimo norma = (atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – viso ES parko tikslas₂₀₂₅))

čia

Atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma – gamintojo atskaitos savitoji teršalų išmetimo norma, apskaičiuota pagal 6.2.1 punktą;

$\emptyset_{\text{targets}}$ – visų gamintojų pagal 6.2.1 punktą nustatytų atskaitos savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal kiekvieno gamintojo naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių;“