Europos Parlamentas
2024-2029

Aplinkos, klimato ir maisto saugos komitetas
Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komitetas
Transporto ir turizmo komitetas

2025/0422(COD)

26.6.2026

PAKEITIMAI
1 - 170

Supaprastinta procedūra be pranešimo projekto (52 straipsnis)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
Dėl motorinių transporto priemonių techninių reikalavimų ir bandymo procedūrų supaprastinimo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 561/2006, (ES) 2018/858, (ES) 2019/2144 ir (ES) 2024/1257 ir panaikinama Tarybos direktyva 70/157/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 540/2014

Pasiūlymas dėl reglamento
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

AM_Com_LegReport

Pakeitimas 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
1 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(1) ***2024 m. Draghi pranešime dėl*** Europos konkurencingumo ***ateities***[3] ***pabrėžta, kad dėl didėjančio taisyklių skaičiaus ir sudėtingumo gali būti apribota Sąjungos įmonių veiksmų laisvė ir trukdoma joms išlikti konkurencingoms. Išsami*** Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] ir (ES) 2024/1257[7] ***analizė taip pat atskleidė*** pernelyg ***didelę administracinę naštą*** ir ***išlaidas***, ***susijusias*** su juose nustatytais reikalavimais. ***Remiantis tomis išvadomis, tikslinga*** supaprastinti tam tikras su automobilių pramone susijusiuose teisės aktuose nustatytas gamintojų ir kompetentingų institucijų pareigas ir sumažinti nereikalingą naštą ir išlaidas įmonėms ir institucijoms, nepakenkiant aplinkos apsaugai ir transporto priemonių saugos veiksmingumui;	(1) ***2024–2029 m. kadencijos*** Europos ***Komisijos politinėse gairėse Pirmininkė U. von der Leyen išdėstė naują Europos tvaraus klestėjimo ir*** konkurencingumo ***viziją, įskaitant švarios pramonės kursą, kuriuo siekiama remti įmones ir sudaryti joms tinkamas sąlygas siekti mūsų bendrų tikslų. Remdamasi strateginio dialogo dėl automobilių pramonės ateities metu pasikeistomis nuomonėmis ir apklausa, kurią Komisija išsiuntė daugiau nei 130 suinteresuotųjų subjektų, Komisija nustatė devynis*** Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] ir (ES) 2024/1257[7] ***pakeitimus, kuriais gali būti sumažinta*** pernelyg ***didelė administracinė našta*** ir ***išlaidos***, ***susijusios*** su juose nustatytais reikalavimais. ***Šiais pakeitimais siekiama*** supaprastinti tam tikras su automobilių pramone susijusiuose teisės aktuose nustatytas gamintojų ir kompetentingų institucijų pareigas ir sumažinti nereikalingą naštą ir išlaidas įmonėms ir institucijoms, nepakenkiant ***nei*** aplinkos apsaugai ir transporto priemonių saugos veiksmingumui***, nei eismo dalyvių, įskaitant tokius pažeidžiamus eismo dalyvius kaip pėstieji ir dviratininkai, saugumui***;
[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=lt.	[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=lt.
[4] 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei	[4] 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei

panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB, (OL L 151, 2018 6 14, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166, (OL L 325, 2019 12 16, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1257 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų

panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB, (OL L 151, 2018 6 14, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166, (OL L 325, 2019 12 16, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1257 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų

tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009, Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 bei Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, (OL L, 2024/1257, 2024 5 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009, Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 bei Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, (OL L, 2024/1257, 2024 5 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Pakeitimas 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
1 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(1) 2024 m. Draghi pranešime dėl Europos konkurencingumo ateities[3] pabrėžta, kad dėl didėjančio taisyklių skaičiaus ir sudėtingumo gali būti apribota Sąjungos įmonių veiksmų laisvė ir trukdoma joms išlikti konkurencingoms. Išsami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] ir (ES) 2024/1257[7] analizė taip pat atskleidė ***pernelyg didelę administracinę naštą ir*** išlaidas, susijusias su juose nustatytais reikalavimais. Remiantis tomis išvadomis, tikslinga ***supaprastinti*** tam tikras su automobilių pramone susijusiuose teisės aktuose nustatytas gamintojų ir kompetentingų institucijų pareigas ***ir sumažinti nereikalingą naštą ir išlaidas įmonėms ir institucijoms***, nepakenkiant	(1) 2024 m. Draghi pranešime dėl Europos konkurencingumo ateities[3] pabrėžta, kad dėl didėjančio taisyklių skaičiaus ir sudėtingumo gali būti apribota Sąjungos įmonių veiksmų laisvė ir trukdoma joms išlikti konkurencingoms. Išsami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] ir (ES) 2024/1257[7] analizė taip pat atskleidė ***poreikį peržiūrėti administracinius procesus, siekiant sumažinti*** išlaidas, susijusias su juose nustatytais reikalavimais. Remiantis tomis išvadomis, tikslinga ***racionalizuoti*** tam tikras su automobilių pramone susijusiuose teisės aktuose nustatytas gamintojų ir kompetentingų institucijų pareigas, nepakenkiant aplinkos apsaugai ir

aplinkos apsaugai ir transporto priemonių saugos veiksmingumui;

transporto priemonių ***bei jų keleivių, įskaitant pažeidžiamus eismo dalyvius,*** saugos veiksmingumui***, taip pat saugioms vairuotojų darbo sąlygoms***;

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=lt.

4 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB, (OL L 151, 2018 6 14, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010,

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=lt.

4 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB, (OL L 151, 2018 6 14, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010,

(ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166, (OL L 325, 2019 12 16, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1257 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009, Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 bei Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, (OL L, 2024/1257, 2024 5 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166, (OL L 325, 2019 12 16, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1257 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009, Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 bei Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, (OL L, 2024/1257, 2024 5 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Pakeitimas 3
Philippe Olivier

Pasiūlymas dėl reglamento
1 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(1) 2024 m. Draghi pranešime dėl Europos konkurencingumo ateities[3] pabrėžta, kad dėl didėjančio taisyklių skaičiaus ir sudėtingumo gali būti apribota Sąjungos įmonių veiksmų laisvė ir trukdoma joms išlikti konkurencingoms.	(1) 2024 m. Draghi pranešime dėl Europos konkurencingumo ateities[3] pabrėžta, kad dėl didėjančio taisyklių skaičiaus ir sudėtingumo gali būti apribota Sąjungos įmonių veiksmų laisvė ir trukdoma joms išlikti konkurencingoms.

Išsami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] ir (ES) 2024/1257[7] analizė taip pat atskleidė pernelyg didelę administracinę naštą ir išlaidas, susijusias su juose nustatytais reikalavimais. Remiantis tomis išvadomis, tikslinga supaprastinti tam tikras su automobilių pramone susijusiuose teisės aktuose nustatytas gamintojų ir kompetentingų institucijų pareigas ir sumažinti nereikalingą naštą ir išlaidas įmonėms ir institucijoms, nepakenkiant aplinkos apsaugai ir transporto priemonių saugos veiksmingumui;

Išsami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 561/2006[4], (ES) 2018/858[5], (ES) 2019/2144[6] ir (ES) 2024/1257[7] analizė taip pat atskleidė pernelyg didelę administracinę naštą ir išlaidas, susijusias su juose nustatytais reikalavimais. Remiantis tomis išvadomis ***ir siekiant išsaugoti Europos automobilių gamintojų konkurencingumą***, tikslinga supaprastinti ***arba net panaikinti*** tam tikras su automobilių pramone susijusiuose teisės aktuose nustatytas gamintojų ir kompetentingų institucijų pareigas ir sumažinti nereikalingą naštą ir išlaidas įmonėms ir institucijoms, nepakenkiant aplinkos apsaugai ir transporto priemonių saugos veiksmingumui;

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=lt.

4 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB, (OL L 151, 2018 6 14, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=lt.

4 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB, (OL L 151, 2018 6 14, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų

sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166, (OL L 325, 2019 12 16, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1257, dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009, Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 bei Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, (OL L, 2024/1257, 2024 5 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166, (OL L 325, 2019 12 16, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1257, dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009, Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 bei Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, (OL L, 2024/1257, 2024 5 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Pagrindimas

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le

cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Pakeitimas 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
1 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(1a) nors, siekiant išvengti nereikalingos naštos ir išlaidų įmonėms ir valdžios institucijoms, galima supaprastinti tam tikrus reikalavimus, primintina, kad priimdama griežtus ir į ateitį orientuotus saugos reikalavimus ES nustato standartus, kurie daro teigiamą poveikį automobilių pramonės sektoriui ir jo konkurencingumui, ir taip stiprina savo rinkoženklių reputaciją saugos srityje ir daro didelę įtaką diskusijoms tarptautinių standartų klausimais, visų pirma UNECE. Į tai taip pat reikėtų atsižvelgti aptariant tolesnius esamų reikalavimų supaprastinimus ir nuo jų nukrypti leidžiančias nuostatas;

Or. en

Pakeitimas 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
2 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(2) ES automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane[8] ***paraginta***	(2) ES automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane[8] ***pripažinta, kad***

parengti automobilių pramonės reglamentavimo supaprastinimo dokumentų rinkinį, ***kuriuo būtų pagerintas*** skirtingų reglamentavimo reikalavimų ***nuoseklumas*** ir ***darna***;	***esama reglamentavimo sistema užtikrinamas nuspėjamumas ir padedama siekti mūsų bendrų viešosios politikos tikslų, kartu raginant*** parengti automobilių pramonės reglamentavimo supaprastinimo dokumentų rinkinį, ***skirtą*** skirtingų reglamentavimo reikalavimų ***nuoseklumui*** ir ***darnai pagerinti***;
[8] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų planas“, COM(2025) 95 *final*.	[8] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų planas“, COM(2025) 95 *final*.

Or. en

Pakeitimas 6
Maria Grapini

Pasiūlymas dėl reglamento
2 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(2) ES automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane[8] paraginta parengti automobilių pramonės reglamentavimo supaprastinimo dokumentų rinkinį, kuriuo būtų pagerintas skirtingų reglamentavimo reikalavimų nuoseklumas ir darna;	(2) ES automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane[8] paraginta parengti automobilių pramonės reglamentavimo supaprastinimo dokumentų rinkinį, kuriuo būtų pagerintas skirtingų reglamentavimo reikalavimų nuoseklumas ir darna ***ir sumažinta administracinė našta***;
[8] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų planas“, COM(2025) 95 *final*.	[8] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų planas“, COM(2025) 95 *final*.

Or. ro

Pakeitimas 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Pasiūlymas dėl reglamento
2 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(2a) dėl spartaus automatizuoto vairavimo sistemų technologinės plėtros tempo ir poreikio turėti suderintą reglamentavimo sistemą reikia atnaujinti ir racionalizuoti dabartinę tipo patvirtinimo sistemą. Siekiant sudaryti sąlygas didelio masto investicijoms, tam tikromis sąlygomis turėtų būti padidintos gamybos mažomis serijomis ribinės vertės, kuriomis ribojama transporto priemonių, kuriose įrengtos automatizuoto vairavimo sistemos, gamybos apimtis, o tipo patvirtinimo procedūros turėtų būti labiau pritaikytos ir taikomos laipsniškiau, kad būtų atsižvelgta į technologinę plėtrą. Autonominės transporto priemonės su sauga susijusius eksploatacinius duomenis, būtinus visiškam tipo patvirtinimui, generuoja tik jas naudojant realiomis sąlygomis. Todėl pagal esamą gamybos mažomis serijomis sistemą tikslinga sukurti specialią visoje Sąjungoje pripažįstamą tarpinio tipo patvirtinimo procedūrą, pagal kurią būtų leidžiama atlikti autonominių transporto priemonių bandymus ir pasirengti jų komerciniam diegimui, atsižvelgiant į apibrėžtą projektinę veikimo sritį, privalomą naudojimo stebėseną ir ribotą galiojimo laikotarpį. Be to, siekiant sumažinti kliūtis novatoriams, daugiausia kuriantiems programinę įrangą, patekti į rinką ir skatinti konkurencingą Europos automatizuoto vairavimo technologijų ekosistemą, dabartinė daugiaetapio tipo patvirtinimo procedūra turėtų būti pritaikyta taip, kad bazinę transporto priemonę būtų leidžiama nepriklausomai sertifikuoti kaip parengtą automatizuoto vairavimo sistemai (ADS[1a]), patvirtinant, kad jos aparatinės įrangos elementai

atitinka apibrėžtus minimalius reikalavimus, todėl vėlesniame etape galėtų pakakti tik automatizuoto vairavimo sistemos programinės įrangos integracijos patvirtinimo;

[1a] Apibrėžtis grindžiama Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1426 2 straipsnio 1 punktu.

Or. en

Pakeitimas 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Pasiūlymas dėl reglamento
2 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(2b) kadangi taisyklės dėl automatizuoto vairavimo sistemų bandymo ir naudojimo viešuosiuose keliuose nėra suderintos, valstybėse narėse įsigalėjo nenuosekli reglamentavimo aplinka, o tai didina veiklos vykdytojų išlaidas ir užkerta kelią plėsti veiklą. Todėl Sąjungos lygmeniu turėtų būti nustatyti suderinti minimalūs reikalavimai, siekiant užtikrinti, kad tais atvejais, kai viena valstybė narė leidžia išbandyti arba diegti iš dalies autonominę arba autonominę transporto priemonę, arba tarpvalstybinių bandymų centrų, kurie yra būtini eksploataciniams duomenims generuoti, kad būtų užtikrintas visapusiškas diegimas ir visuomenės pritarimas, atveju toks leidimas būtų pripažįstamas visoje Sąjungos teritorijoje. Siekiant užtikrinti saugą ir priežiūrą, toks tarpusavio bandymų ir diegimo pripažinimas turėtų būti remiamas ir koordinuojamas taikant suderintą eksploatacinių duomenų rinkimo ir perdavimo mechanizmą, kurį valdytų Komisija arba paskirta Sąjungos

įstaiga. Be to, tinkamai orientuotas ir koordinuotas viešasis finansavimas gali paskatinti privačiąsias investicijas, sumažinti technologijų riziką, didinti investuotojų pasitikėjimą ir sudaryti sąlygas privačiam kapitalui panaudoti komerciškai reikšmingu mastu. Siekiant kuo labiau padidinti šį sverto poveikį, būtina sutelkti Sąjungos ir valstybių narių viešąjį finansavimą į nedaug didelį potencialą turinčių didelio masto tarptautinių iniciatyvų, apimančių automatizuoto vairavimo technologijas ir sistemas, pasitelkiant tokias priemones kaip programa „Europos horizontas“, Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir kitos būsimos programos pagal daugiametę finansinę programą;

Or. en

Pakeitimas 9
Philippe Olivier

Pasiūlymas dėl reglamento
4 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(4) nors šis reglamentas priimtas siekiant sukurti vidaus rinką ir užtikrinti jos veikimą, motorinių transporto priemonių techninių reikalavimų, bandymo procedūrų ir tipo patvirtinimo taisyklių supaprastinimas ir racionalizavimas taip pat padeda siekti platesnio Sąjungos tikslo ***skatinti laipsnišką šalių kandidačių integraciją į Sąjungos rinką***. Skatinant reguliavimo konvergenciją, derinimą su Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklėmis ir nuoseklų Sąjungos *acquis* įgyvendinimą, šiuo reglamentu prisidedama prie techninių prekybos kliūčių mažinimo, integruotų Europos automobilių pramonės vertės grandinių stiprinimo ir Europos automobilių pramonės ekosistemos	(4) nors šis reglamentas priimtas siekiant sukurti vidaus rinką ir užtikrinti jos veikimą, motorinių transporto priemonių techninių reikalavimų, bandymo procedūrų ir tipo patvirtinimo taisyklių supaprastinimas ir racionalizavimas taip pat padeda siekti platesnio Sąjungos tikslo. Skatinant reguliavimo konvergenciją, derinimą su Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklėmis ir nuoseklų Sąjungos *acquis* įgyvendinimą, šiuo reglamentu prisidedama prie techninių prekybos kliūčių mažinimo, integruotų Europos automobilių pramonės vertės grandinių stiprinimo ir Europos automobilių pramonės ekosistemos atsparumo ir konkurencingumo didinimo, nedarant

atsparumo ir konkurencingumo didinimo, nedarant poveikio ***Sąjungos teisės*** autonomijai ***ar*** sprendimų priėmimui;	poveikio ***valstybių narių*** autonomijai ***ir*** sprendimų priėmimui;

Or. fr

Pagrindimas

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Pakeitimas 10
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
4 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(4a) siekiant užtikrinti, kad išmetamo CO_2 kiekio taisyklės, transporto priemonių apmokestinimas ir vartotojų informavimas tiksliai atspindėtų laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (PHEV) veiksmingumą kelyje, labai svarbu išlaikyti dabartinį 2026 m. lapkričio mėn. ir 2027 m. lapkričio mėn. naudingumo koeficiento (UF) koregavimo tvarkaraštį. Tačiau net ir atlikus šiuos koregavimus, realaus važiavimo duomenys rodo, kad PHEV naudoja benziną ir išmeta 1,7–2 kartų didesnį CO_2 kiekį, nei pateikiama oficialiais duomenimis. Todėl nuo 2030 m. naujų PHEV naudingumo koeficientas turėtų būti atnaujintas pagal naujausius transporto priemonėje įrengto degalų sąnaudų skaitiklio (OBFCM) duomenis. Nuo tų metų UF turėtų būti

kasmet atnaujinamas taikant konkretaus gamintojo vertes, pagrįstas kiekvieno gamintojo veiksmingumu, matuojamu remiantis OBFCM duomenimis;

Or. en

Pakeitimas 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
5 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(5) siekiant pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, kelių eismo saugumą ir sąžiningą konkurenciją, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014[9] reikalaujama krovininėse transporto priemonėse, sveriančiose daugiau kaip 3,5 tonos, įrengti tachografą. Tačiau pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 3 straipsnio 2 dalį, valstybėms narėms leidžiama to reikalavimo netaikyti Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnio 1 ir 3 dalyse nurodytoms transporto priemonėms;	(5) siekiant pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, ***stiprinti*** kelių eismo saugumą ir ***skatinti*** sąžiningą konkurenciją, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014[9] reikalaujama krovininėse transporto priemonėse, sveriančiose daugiau kaip 3,5 tonos, įrengti tachografą***, kaip vieną iš pagrindinių vairavimo ir poilsio laiko vykdymo užtikrinimo priemonių***. Tačiau pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 3 straipsnio 2 dalį, valstybėms narėms leidžiama to reikalavimo netaikyti Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnio 1 ir 3 dalyse nurodytoms transporto priemonėms***, jei tokios išimtys nedaro poveikio šio reglamento 1 straipsnio tikslams, t. y. suderinti vidaus transporto rūšių, visų pirma kelių transporto, konkurencijos sąlygas, gerinti darbo sąlygas ir kelių eismo saugumą ir skatinti valstybes nares taikyti griežtesnę stebėseną ir vykdymo užtikrinimą, taip pat patobulintą darbo praktiką kelių transporto sektoriuje***;
[9] 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų	[9] 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų

tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo, (OL L 60, 2014 2 28, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo, (OL L 60, 2014 2 28, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Pakeitimas 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
6 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(6) dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos, todėl joms taikomi reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms tie reglamentai netaikomi. ***Reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatytų reikalavimų laikymasis reiškia dideles transporto priemonių valdytojų ir vairuotojų pastangas ir lėtina elektrinių lengvųjų komercinių*** transporto ***priemonių su baterijomis skaičiaus didėjimą***;	(6) dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos, todėl joms taikomi reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms tie reglamentai netaikomi. ***Tačiau komercinės*** transporto ***priemonės, kurių masė viršija 3,5 tonos, ir toliau kelia didelį pavojų saugai dėl savo svorio ir galimo poveikio susidūrus su kitais eismo dalyviais. Įpareigojimas naudoti tachografus šiose transporto priemonėse gali padėti sumažinti šią riziką, visų pirma užkertant kelią su nuovargiu susijusiems nelaimingiems atsitikimams ir skatinant sąžiningas darbo sąlygas. Be to, nors kai kurių elektrinių furgonų svoris šiuo metu viršija 3,5 tonos, esama didelio potencialo jų sumažinti pakeičiant baterijų konstrukciją ir naudojant lengvasvores medžiagas. Todėl būtina skatinti sparčiau pereiti prie***

lengvesnių elektrinių furgonų, kurie taip pat suteiks papildomos naudos naudotojams, nes padidės energijos vartojimo efektyvumas, o tai savo ruožtu sumažins įkrovimo išlaidas, bus gauta platesnės naudos visuomenei, nes sumažės poveikis kelių infrastruktūrai, ir naudos kelių eismo saugumui, nes sumažės avarijų poveikis;

Or. en

Pakeitimas 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Pasiūlymas dėl reglamento
6 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(6) ***dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos, todėl joms taikomi reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms tie reglamentai netaikomi. Reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatytų reikalavimų laikymasis reiškia dideles transporto priemonių valdytojų ir vairuotojų pastangas ir lėtina elektrinių lengvųjų komercinių*** transporto ***priemonių su baterijomis skaičiaus didėjimą***;	(6) ***3,5 tonos ribinė vertė, kurią viršijus taikomos tachografų taisyklės, buvo nustatyta prieš pradedant plačiai taikyti privalomą saugos ir išmetamųjų teršalų įrangą, kuri dabar montuojama į lengvąsias komercines*** transporto ***priemones. Tokia įranga gali sumažinti naudingąją apkrovą ir lemti tai, kad modernūs skirtingų galios pavarų furgonai tą ribą viršys, nors jie atlieka tas pačias vidaus vežimo užduotis kaip ir lengvesnės transporto priemonės. Be to, Direktyvoje (ES) 2025/2205 Sąjunga pripažino, kad 4,25 tonos ribinė vertė yra tinkama šios klasės transporto priemonėms, todėl B kategorijos vairuotojo pažymėjimų turėtojams leidžiama vairuoti tokias transporto priemones. Todėl tikslinga suderinti atitinkamas šiame reglamente nustatytas ribines vertes, kartu išsaugant valstybių narių veiksmų laisvę vykdant vidaus vežimo veiklą***;

Or. en

Pakeitimas 14
Volker Schnurrbusch

Pasiūlymas dėl reglamento
6 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(6) dėl ***baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės*** transporto ***priemonės su baterija gali sverti*** daugiau kaip 3,5 tonos, todėl joms taikomi reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai***, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių*** transporto priemonių***, kurioms tie reglamentai netaikomi. Reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatytų reikalavimų laikymasis reiškia dideles transporto priemonių valdytojų ir vairuotojų pastangas ir lėtina elektrinių lengvųjų komercinių transporto priemonių su baterijomis skaičiaus didėjimą***;	(6) dėl ***šiuo metu lengvosioms komercinėms*** transporto ***priemonėms taikomų privalomų saugos reikalavimų jos dažnai sveria*** daugiau kaip 3,5 tonos, todėl joms taikomi reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai***. Nepriklausomai nuo varos technologijos, sunkiasvorių krovininių*** transporto priemonių ***režimas turėtų būti taikomas tik daugiau kaip 4,25 tonos sveriančioms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms***;

Or. en

Pakeitimas 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Pasiūlymas dėl reglamento
6 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(6) ***dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės*** transporto ***priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos, todėl joms taikomi reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai***, nors ***jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių***	(6) ***3,5 tonos ribinė vertė, kurią viršijus taikomos taisyklės dėl tachografų, buvo nustatyta anksčiau nei privaloma saugos ir išmetamųjų teršalų kontrolės įranga, kuri dabar montuojama į visas lengvąsias komercines*** transporto ***priemones, o tai gerokai sumažina naudingąją apkrovą ir verčia šiuolaikinius visų galios pavarų furgonus***

transporto ***priemonių, kurioms tie reglamentai netaikomi. Reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatytų reikalavimų laikymasis reiškia dideles transporto priemonių valdytojų ir vairuotojų pastangas ir lėtina elektrinių lengvųjų komercinių transporto priemonių su baterijomis skaičiaus didėjimą***;	***viršyti tą ribą***, nors ***jie atlieka tas pačias nacionalines užduotis kaip lengvesnės*** transporto ***priemonės. Be to, Sąjunga Direktyvoje (ES) 2025/2205 jau pripažino, kad 4,25 tonos yra tinkama šios klasės transporto priemonių ribinė vertė, todėl B kategorijos vairuotojo pažymėjimų turėtojams leidžiama vairuoti tokias transporto priemones. Būtų nenuoseklu išlaikyti 3,5 tonos tachografo ribinę vertę, kurios Sąjunga faktiškai atsisakė kitais atvejais, ir šiuo reglamentu tos ribinės vertės turėtų būti suderintos***;

Or. en

Pakeitimas 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
6 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(6) dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos, todėl joms taikomi reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms tie reglamentai netaikomi. Reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatytų reikalavimų laikymasis ***reiškia dideles transporto priemonių valdytojų ir vairuotojų pastangas ir lėtina*** elektrinių lengvųjų komercinių transporto priemonių su baterijomis skaičiaus didėjimą;	(6) dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos, todėl joms taikomi reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms tie reglamentai netaikomi. ***Dėl*** reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatytų reikalavimų ***laikymosi gali būti taikomi papildomi reikalavimai, o tai gali paskatinti sulėtėti*** elektrinių lengvųjų komercinių transporto priemonių su baterijomis skaičiaus didėjimą;

Or. en

Pakeitimas 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(7) siekiant sumažinti nereikalingas transporto priemonių gamintojų ir valdytojų, kurių daugelis yra mažosios ir vidutinės įmonės, išlaidas, turėtų būti panaikintas reikalavimas įrengti tachografus lengvosioms komercinėms transporto priemonėms su baterijomis, sveriančioms mažiau kaip 4,25 tonos;	***Išbraukta.***

Or. en

Pakeitimas 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(7) siekiant sumažinti nereikalingas transporto priemonių gamintojų ir valdytojų, kurių daugelis yra mažosios ir vidutinės įmonės, išlaidas, turėtų būti panaikintas reikalavimas įrengti tachografus lengvosioms komercinėms transporto priemonėms su baterijomis, sveriančioms mažiau kaip 4,25 tonos;	***Išbraukta.***

Or. en

Pakeitimas 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Pasiūlymas dėl reglamento
7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(7) ***siekiant sumažinti nereikalingas transporto priemonių gamintojų ir valdytojų, kurių daugelis yra mažosios ir vidutinės įmonės, išlaidas, turėtų būti panaikintas reikalavimas įrengti tachografus lengvosioms komercinėms transporto priemonėms su baterijomis, sveriančioms mažiau kaip*** 4,25 tonos;	(7) ***3,5–***4,25 tonos ***lengvąsias komercines transporto priemones daugiausia naudoja mažosios ir vidutinės įmonės ir prekybininkai, vežantys įrankius ir medžiagas šalies viduje. Dėl įpareigojimų naudoti tachografą atsiranda pasikartojančių administracinių ir su įrangą susijusių išlaidų, kurios tokiai veiklai yra neproporcingos. Todėl tikslinga taikyti išimtį visoms transporto priemonėms, naudojamoms šios masės grupės kroviniams vežti, kai vežama ne samdos pagrindais ar už atlygį, o įmonės ar vairuotojo sąskaita, ir kai vairavimas nėra pagrindinė transporto priemonę vairuojančio asmens veikla, nepriklausomai nuo varos technologijos, kad išimtis būtų taikoma atsižvelgiant į transporto priemonės funkciją ir masę, o ne į jos galios pavarą, ir nepagrįstai nepakenktų įprastinėms ar hibridinėms transporto priemonėms, atliekančioms tas pačias užduotis***;

Or. en

Pakeitimas 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Pasiūlymas dėl reglamento
7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(7) siekiant sumažinti nereikalingas transporto priemonių gamintojų ir valdytojų, kurių daugelis yra mažosios ir vidutinės įmonės, išlaidas, turėtų ***būti panaikintas reikalavimas*** įrengti tachografus lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ***su baterijomis***,	(7) siekiant sumažinti nereikalingas transporto priemonių gamintojų ir valdytojų, kurių daugelis yra mažosios ir vidutinės įmonės, išlaidas, ***valstybės narės*** turėtų ***turėti galimybę panaikinti reikalavimą*** įrengti tachografus lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, ***kurių didžiausioji leidžiama***

sveriančioms mažiau kaip 4,25 tonos;	***masė yra didesnė kaip 3,5 tonos, bet mažesnė*** kaip 4,25 tonos***, nepriklausomai nuo jų varos technologijos, kai tokios transporto priemonės naudojamos tik vidaus vežimui***;

Or. en

Pagrindimas

Tokia išimtis turėtų sumažinti neproporcingą administracinę naštą mažosioms ir vidutinėms įmonėms ir prekybininkams, kartu nedarant poveikio galiojančioms nacionalinėms kelių eismo taisyklėms, vykdymo užtikrinimo įgaliojimams ir darbo laiko taisyklėms.

Pakeitimas 21
Philippe Olivier

Pasiūlymas dėl reglamento
7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(7) siekiant sumažinti nereikalingas transporto priemonių gamintojų ir valdytojų, kurių daugelis yra mažosios ir vidutinės įmonės, išlaidas, turėtų būti panaikintas reikalavimas įrengti tachografus lengvosioms komercinėms transporto priemonėms su baterijomis, sveriančioms mažiau kaip 4,25 tonos;	(7) siekiant sumažinti nereikalingas transporto priemonių gamintojų ir valdytojų, kurių daugelis yra mažosios ir vidutinės įmonės, išlaidas, turėtų būti panaikintas ***nacionalinio lygmens*** reikalavimas įrengti tachografus lengvosioms komercinėms transporto priemonėms su baterijomis, sveriančioms mažiau kaip 4,25 tonos***, tačiau jis turėtų būti taikomas tais atvejais, kai tokios transporto priemonės yra naudojamos tarptautiniam krovinių vežimui***;

Or. fr

Pagrindimas

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre

de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Pakeitimas 22
Volker Schnurrbusch

Pasiūlymas dėl reglamento
7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(7) siekiant sumažinti nereikalingas transporto priemonių gamintojų ir valdytojų, kurių daugelis yra mažosios ir vidutinės įmonės, išlaidas, turėtų būti panaikintas reikalavimas įrengti tachografus lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ***su baterijomis***, sveriančioms mažiau kaip 4,25 tonos;	(7) siekiant sumažinti nereikalingas transporto priemonių gamintojų ir valdytojų, kurių daugelis yra mažosios ir vidutinės įmonės, išlaidas, turėtų būti panaikintas reikalavimas įrengti tachografus ***visoms*** lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, sveriančioms mažiau kaip 4,25 tonos;

Or. en

Pakeitimas 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
7 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(7a) išmanieji tachografai gali padėti veiklos vykdytojams padidinti veiklos efektyvumą ne tik kaip pagrindinė ES vairavimo ir poilsio laiko taisyklių vykdymo užtikrinimo priemonė, bet ir kaip saugus ir patikimas duomenų šaltinis, kad būtų galima taikyti veiksmingesnę logistikos ir transporto priemonių parko valdymo praktiką, įskaitant geresnį planavimą, stebėseną ir išteklių paskirstymą;

Or. en

Pakeitimas 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
7 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(7b) kadangi tachografų, kaip vienos pagrindinių Sąjungos taisyklių dėl vairavimo ir poilsio laiko vykdymo užtikrinimo priemonių, kuria remiamas vienodas vykdymo užtikrinimas, sąžininga konkurencija ir kelių transporto darbuotojų apsauga visoje Sąjungoje, vaidmuo priklauso nuo tachografų ir vykdymo užtikrinimo institucijų naudojamos įrangos bei sistemų sąveikumo;

Or. en

Pakeitimas 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(8) kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį, išimtis turėtų būti taikoma tik elektrinėms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, naudojamoms tik šalies viduje;	***Išbraukta.***

Or. en

Pakeitimas 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(8) kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį, išimtis turėtų būti taikoma tik elektrinėms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, naudojamoms tik šalies viduje;	***Išbraukta.***

Or. en

Pakeitimas 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(8) kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį, išimtis turėtų būti taikoma tik ***elektrinėms*** lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, naudojamoms tik šalies viduje;	(8) kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį, išimtis turėtų būti taikoma tik lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, naudojamoms tik šalies viduje***. Ši išimtis susijusi tik su pareiga registruoti duomenis ir ja pašalinama dviguba administracinė našta veiklos vykdytojams, visų pirma mažosioms ir vidutinėms įmonėms ir prekybininkams. Ja nedaromas poveikis nei Direktyvoje 2002/15/EB nustatytiems darbo laiko apribojimams, nei Reglamente (ES) 2020/1054 nustatytiems tachografų reikalavimams, taikomiems tarptautiniam vežimui ir kabotažui transporto priemonėmis, sveriančiomis daugiau kaip 2,5 tonos. Išimtis taip pat nedaro poveikio nacionalinėms kelių eismo taisyklėms ir vykdymo užtikrinimo***

įgaliojimams;

Or. en

Pakeitimas 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(8) kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį, išimtis turėtų būti taikoma tik ***elektrinėms lengvosioms komercinėms*** transporto priemonėms, naudojamoms tik šalies viduje;	(8) kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį, išimtis turėtų būti taikoma tik transporto priemonėms, naudojamoms tik šalies viduje***. Ši išimtis susijusi tik su pareiga registruoti duomenis ir ja jokiu būdu nesumažinama vairuotojų apsauga. Direktyvoje 2002/15/EB nustatyti darbo laiko apribojimai toliau visapusiškai taikomi visiems susijusiems vairuotojams, o tarptautiniam vežimui ir kabotažui transporto priemonėmis, sveriančioms daugiau kaip 2,5 tonos, ir toliau taikomi Reglamente (ES) 2020/1054 nustatyti tachografų reikalavimai. Taigi šia išimtimi pašalinama dviguba administracinė našta, nesumažinant esamų socialinių ar kelių eismo saugumo apsaugos priemonių***;

Or. en

Pakeitimas 29
Volker Schnurrbusch

Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(8) kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį, išimtis turėtų	(8) kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį, išimtis turėtų

būti taikoma tik ***elektrinėms lengvosioms komercinėms*** transporto priemonėms, naudojamoms tik šalies viduje;	būti taikoma tik transporto priemonėms, naudojamoms tik šalies viduje***. Ši išimtis susijusi tik su pareiga registruoti duomenis ir ja jokiu būdu nesumažinama vairuotojų apsauga. Direktyvoje 2002/15/EB nustatyti darbo laiko apribojimai toliau visapusiškai taikomi visiems susijusiems vairuotojams, o tarptautiniam vežimui ir kabotažui transporto priemonėmis, sveriančioms daugiau kaip 2,5 tonos, ir toliau taikomi Reglamente (ES) 2020/1054 nustatyti tachografų reikalavimai. Taigi šia išimtimi pašalinama dviguba administracinė našta, nesumažinant esamų socialinių ar kelių eismo saugumo apsaugos priemonių***;

Or. en

Pakeitimas 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(8) ***kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį***, išimtis turėtų būti taikoma ***tik elektrinėms*** lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, ***naudojamoms tik*** šalies viduje;	(8) ***siekiant užtikrinti veiksmingą bendrosios rinkos veikimą ir palengvinti visai netaršių N_2 kategorijos transporto priemonių, kurių didžiausioji leidžiama masė yra didesnė kaip 3,5 tonos, bet mažesnė kaip 4,25 tonos, tarpvalstybinį judėjimą***, išimtis turėtų būti taikoma ***N_2 kategorijos visai netaršioms*** lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, ***sveriančioms 3,5–4,25 tonos, neatsižvelgiant į tai, ar jos naudojamos*** šalies viduje ***ar tarpvalstybiniu mastu***;

Or. en

Pagrindimas

Pagal dabartinius ES teisės aktus lengvosioms komercinėms elektrinėms transporto priemonėms (3,5–4,25 tonos) taikomos griežtesnės sąlygos, nes dėl jų baterijų svorio jiems reikia laikytis tachografo ir greičio ribotuvo reikalavimų, kurių laikytis nereikia lygiaverčiams iškastiniu kuru varomiems furgonams. Šie skirtumai trukdo MVĮ taikyti visai netaršias technologijas, kenkia gamintojų konkurencingumui ir ES klimato srities tikslams. Siekiant išspręsti šią problemą ir skatinti švaresnį transportą, tekste siūloma šioms visai netaršioms N_2 kategorijos transporto priemonėms netaikyti šių įpareigojimų dėl prietaisų ir panaikinti griežtus regioninius transporto apribojimus.

Pakeitimas 31
Maria Grapini

Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(8) kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį, išimtis turėtų būti taikoma ***tik*** elektrinėms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, naudojamoms tik šalies viduje;	(8) kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį, išimtis turėtų būti taikoma elektrinėms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, naudojamoms tik šalies viduje ***ir ne šalies viduje***;

Or. ro

Pakeitimas 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
9 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(9) siekiant sumažinti naštą, kuri dėl tachografo įrengimo ir naudojimo tenka neprofesionaliems vairuotojams, nekomerciniais tikslais vairuojantiems didelius kemperius, ir poveikį, kurį tai gali turėti tokių transporto priemonių paklausai, nacionalinės valdžios institucijos turėtų turėti galimybę tokioms transporto priemonėms ir operacijoms	***Išbraukta.***

taikyti išimtį dėl vairavimo ir poilsio laiko taisyklių ir tachografų naudojimo, jei nekyla pavojus to reglamento 1 straipsnyje nurodytiems tikslams;

Or. en

Pakeitimas 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Pasiūlymas dėl reglamento
9 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(9) siekiant sumažinti naštą, kuri dėl tachografo įrengimo ir naudojimo tenka neprofesionaliems vairuotojams, nekomerciniais tikslais vairuojantiems didelius kemperius, ir poveikį, kurį tai gali turėti tokių transporto priemonių paklausai, nacionalinės valdžios institucijos turėtų turėti galimybę tokioms transporto priemonėms ir operacijoms taikyti išimtį dėl vairavimo ir poilsio laiko taisyklių ir tachografų naudojimo, jei nekyla pavojus to reglamento 1 straipsnyje nurodytiems tikslams;	(9) siekiant sumažinti naštą, kuri dėl ***vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių taisyklių, taip pat dėl*** tachografo įrengimo ir naudojimo tenka neprofesionaliems vairuotojams, nekomerciniais tikslais vairuojantiems didelius kemperius, ir poveikį, kurį tai gali turėti tokių transporto priemonių paklausai, nacionalinės valdžios institucijos turėtų turėti galimybę tokioms transporto priemonėms ir operacijoms taikyti išimtį dėl vairavimo ir poilsio laiko taisyklių ir tachografų naudojimo, jei nekyla pavojus to reglamento 1 straipsnyje nurodytiems tikslams;

Or. en

Pakeitimas 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
9 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(9) siekiant ***sumažinti naštą, kuri*** dėl	(9) siekiant ***užtikrinti teisinį aiškumą***

tachografo įrengimo ir naudojimo ***tenka*** neprofesionaliems vairuotojams, nekomerciniais tikslais vairuojantiems didelius kemperius, ir poveikį, kurį tai gali turėti tokių transporto priemonių paklausai, nacionalinės valdžios institucijos turėtų turėti galimybę tokioms transporto priemonėms ir operacijoms taikyti išimtį dėl vairavimo ir poilsio laiko taisyklių ir tachografų naudojimo, jei nekyla pavojus to reglamento 1 straipsnyje nurodytiems tikslams;	dėl tachografo įrengimo ir naudojimo neprofesionaliems vairuotojams, nekomerciniais tikslais vairuojantiems didelius kemperius, ir poveikį, kurį tai gali turėti tokių transporto priemonių paklausai, nacionalinės valdžios institucijos turėtų turėti galimybę tokioms transporto priemonėms ir operacijoms taikyti išimtį dėl vairavimo ir poilsio laiko taisyklių ir tachografų naudojimo, jei nekyla pavojus to reglamento 1 straipsnyje nurodytiems tikslams;

Or. en

Pakeitimas 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
10 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(10) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/858, motorinių transporto priemonių tipą, kiek tai susiję su transporto priemonių garso lygio ir garsinėmis įspėjimo apie transporto priemonę sistemomis, leidžiama patvirtinti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 540/2014[10] arba JT taisykles, įskaitant UNECE taisykles Nr. 138[11], Nr. 51[12] ir Nr. 59[13]. Dėl tos lygiagrečios sistemos kyla rinkos susiskaidymo rizika. Be to, Reglamentas (ES) Nr. 540/2014 tapo nebeaktualus dėl atnaujinimų trūkumo, palyginti su trimis pirmiau minėtomis UNECE taisyklėmis. Siekiant užtikrinti nuoseklią sistemą ir visišką suderinimą su JT taisyklėmis, Reglamentas (ES) Nr. 540/2014 turėtų būti panaikintas, o Reglamento (ES) 2018/858 II priedas turėtų būti iš dalies pakeistas, kad būtų galima tik užtikrinti atitiktį	(10) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/858, motorinių transporto priemonių tipą, kiek tai susiję su transporto priemonių garso lygio ir garsinėmis įspėjimo apie transporto priemonę sistemomis, leidžiama patvirtinti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 540/2014[10] arba JT taisykles, įskaitant UNECE taisykles Nr. 138[11], Nr. 51[12] ir Nr. 59[13]. Dėl tos lygiagrečios sistemos kyla rinkos susiskaidymo rizika. Be to, Reglamentas (ES) Nr. 540/2014 tapo nebeaktualus dėl atnaujinimų trūkumo, palyginti su trimis pirmiau minėtomis UNECE taisyklėmis. Siekiant užtikrinti nuoseklią sistemą ir visišką suderinimą su JT taisyklėmis, Reglamentas (ES) Nr. 540/2014 turėtų būti panaikintas, o Reglamento (ES) 2018/858 II priedas turėtų būti iš dalies pakeistas, kad būtų galima tik užtikrinti atitiktį taikomoms JT taisyklėms***. Dėl tokio***

taikomoms JT taisyklėms;

suderinimo neturėtų sumažėti apsaugos nuo eismo triukšmo lygis ir neturėtų būti užkirstas kelias Sąjungai priimti griežtesnius reikalavimus, kai tai būtina siekiant apsaugoti visuomenės sveikatą, pažeidžiamus kelių eismo dalyvius ir miesto aplinką;

---

[10] 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 540/2014 dėl variklinių transporto priemonių ir keičiamųjų triukšmo slopinimo sistemų garso lygio, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2007/46/EB bei panaikinama Direktyva 70/157/EEB, (OL L 158, 2014 5 27, p. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 138 „Vienodos nuostatos dėl tyliųjų transporto priemonių patvirtinimo, atsižvelgiant į jų sumažėjusį girdimumą“ [2017/71] (OL L 9, 2017 1 3, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 51 „Suvienodintos nuostatos dėl variklinių transporto priemonių, turinčių bent keturis ratus, patvirtinimo, atsižvelgiant į jų skleidžiamą garsą“ [2018/798] (OL L 138, 2018 6 4, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 59. „Suvienodintos nuostatos dėl transporto priemonių tipo pagal keičiamąsias triukšmo slopinimo sistemas patvirtinimo“ [2025/844] (OL L, 2025/844, 2025 4 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

---

[10] 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 540/2014 dėl variklinių transporto priemonių ir keičiamųjų triukšmo slopinimo sistemų garso lygio, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2007/46/EB bei panaikinama Direktyva 70/157/EEB, (OL L 158, 2014 5 27, p. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 138 „Vienodos nuostatos dėl tyliųjų transporto priemonių patvirtinimo, atsižvelgiant į jų sumažėjusį girdimumą“ [2017/71] (OL L 9, 2017 1 3, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 51 „Suvienodintos nuostatos dėl variklinių transporto priemonių, turinčių bent keturis ratus, patvirtinimo, atsižvelgiant į jų skleidžiamą garsą“ [2018/798] (OL L 138, 2018 6 4, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 59. „Suvienodintos nuostatos dėl transporto priemonių tipo pagal keičiamąsias triukšmo slopinimo sistemas patvirtinimo“ [2025/844] (OL L, 2025/844, 2025 4 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Pakeitimas 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Pasiūlymas dėl reglamento
10 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(10a) įkrovimo infrastruktūros prieinamumas ir įperkamumas visose valstybėse narėse yra pagrindiniai veiksniai, lemiantys Europos piliečių ir įmonių naudojimąsi elektrinėmis transporto priemonėmis, nes jie daro didelę įtaką vartotojų sprendimams dėl pirkimo. Todėl labai svarbu investuoti į plataus masto ir sąveikią įkrovimo infrastruktūrą, kad būtų sudarytos sąlygos platesniu mastu įgyvendinti visai netaršų judumą, taip pat didinti laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių elektros energijos naudojimą, taip remiant jų numatomą indėlį mažinant išmetamą CO_2 kiekį. Siekiant užtikrinti patogumą vartotojams, palengvinti tarpvalstybinį judumą ir remti tinkamą vidaus rinkos veikimą, būtina tinkama įkrovimo infrastruktūra visoje Sąjungoje;

Or. en

Pakeitimas 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
10 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(10a) transporto priemonėms, pagamintoms pagal jų gamybos metu taikomus reglamentavimo reikalavimus, vėlesni jų registravimo, pardavimo ar eksploatavimo pradžios apribojimai neturėtų būti taikomi tik dėl to, kad

įsigaliojo nauji techniniai reikalavimai, kurie nedaro poveikio apsaugos priemonių ar taisomųjų veiksmų taikymui tais atvejais, kai transporto priemonės kelia didelį pavojų saugai ar aplinkai, ir neturėtų trukdyti priimti būsimų priemonių, grindžiamų tinkamai pagrįstais įrodymais;

Or. en

Pagrindimas

Siekiant panaikinti rinkos susiskaidymą ir administracinę naštą, atsirandančią dėl nesuderintų nacionalinių serijos pabaigos išimčių procedūrų, pvz., skirtingų kvotų ar galutinio termino mechanizmų, registravimo sistema turėtų būti supaprastinta. Dabartinės procedūros sukuria nereikalingas buirokratines kliūtis tiek pramonei, tiek nacionalinėms kompetentingoms institucijoms. Taigi, jei transporto priemonės pagaminimo data yra ankstesnė už naujo teisinio reikalavimo taikymo datą, tos transporto priemonės atitikties liudijimas turėtų likti galioti ir tokiu būdu nebereikėtų taikyti sudėtingų serijos pabaigos išimčių procedūrų.

Pakeitimas 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
11 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(11) kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15]	(11) kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis ***ir yra būtinas pirmasis žingsnis, siekiant skatinti abikrypčio įkrovimo prieigų kūrimą ir įrengimą. Be to, elektra varomų transporto priemonių baterijos suteikia daug galimybių laikinai kaupti ir į tinklą grąžinti iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių pagamintą elektros energiją taikant abikryptį įkrovimą, kai ji***

nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į sąveikumą. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Todėl, siekiant užtikrinti transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumą, Reglamente (ES) 2018/858 ***Komisijai*** turėtų būti ***suteikti įgaliojimai*** nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis;

nereikalinga įmonėms ir namų ūkiams. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15] nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų) ***arba peržiūrėtą matavimo priemonių sistemą (Direktyvą (ES) 2026/706[15a])***, labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į sąveikumą. ***Abikrypčio įkrovimo tikslais Direktyvoje (ES) 2018/2001[15b] (AIED III) ir Reglamento (ES) 2023/1542[15c] (Baterijų reglamentas) 14 straipsnyje reikalaujama, kad transporto priemonės registruotų gamintojų turimus pateikti duomenis***. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Todėl, siekiant užtikrinti transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumą, Reglamente (ES) 2018/858 ***Komisija*** turėtų būti ***įgaliojama*** nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis***, kartu užtikrinant suderinamumą su AIED III, Baterijų reglamento ir Duomenų akto[15d] reikalavimais***;

---

[14] 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi apkrovos

[14] 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi apkrovos

prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15a] 2026 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2026/706, kuria dėl elektrinių transporto priemonių įkrovimo įrangos matavimo sistemų ir suslėgtųjų dujų dozatorių matavimo sistemų bei elektros energijos, dujų ir šilumos energijos skaitiklių iš dalies keičiama Direktyva 2014/32/ES, (OL L, 2026/706, 2026 3 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15b] 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. 82–209, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15c] 2023 m. liepos 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1542 dėl baterijų ir baterijų atliekų, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2008/98/EB bei Reglamentas (ES) 2019/1020 ir panaikinama Direktyva 2006/66/EB, (OL L 191, 2023 7 28, p. 1–117, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31)

[15d] 2023 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/2854 dėl suderintų sąžiningos prieigos prie duomenų ir jų naudojimo taisyklių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2017/2394 ir Direktyva (ES) 2020/1828, (Duomenų aktas) (OL L, 2023/2854, 2023 12 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj

).

Or. en

Pakeitimas 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Pasiūlymas dėl reglamento
11 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(11) kadangi ***elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o*** elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15] nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į sąveikumą. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas ***teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą paslaugas***, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Todėl, siekiant užtikrinti transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumą, Reglamente (ES) 2018/858 Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių	(11) kadangi elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15] nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į sąveikumą. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas ***sąveikiam išmaniajam įkrovimui***, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Todėl, siekiant užtikrinti transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumą, Reglamente (ES) 2018/858 Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos

(OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis;	sistemomis***. Tokie įgaliojimai vienkrypčio išmaniojo įkrovimo srityje turėtų apsiriboti fizine jungtimi ir ryšių protokolu (kuri jungtis, kuris kabelis ir kuris ryšių formatas) ir turėtų būti grindžiami standartais, kuriuos Sąjunga jau pasirinko taikyti pagal Reglamentą (ES) 2023/1804, visų pirma kombinuotąja įkrovimo sistema, o sunkiųjų transporto priemonių atveju – megavatine įkrovimo sistema. Bet koks dalyvavimas teikiant energijos perdavimo iš transporto priemonės į elektros tinklą arba abikrypčio energijos perdavimo paslaugas turėtų likti savanoriškas ir tam turėtų būti gautas aiškus ir atšaukiamas transporto priemonės savininko sutikimas. Įgaliojimais neturėtų būti sukuriamos netiesioginės pareigos transporto priemonių savininkams dalytis duomenimis arba dalyvauti tinklo balansavimo sistemose***;
[14] 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi apkrovos prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi apkrovos prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).
	Or. en

Pakeitimas 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Pasiūlymas dėl reglamento
11 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(11) kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15] nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į sąveikumą. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. ***Todėl,*** siekiant užtikrinti ***transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo*** sąveikumą, ***Reglamente (ES) 2018/858 Komisijai*** turėtų ***būti suteikti įgaliojimai*** nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) ***techninius reikalavimus***, ***susijusius*** su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis;	(11) kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15] nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į sąveikumą. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Siekiant užtikrinti ***tokį*** sąveikumą, ***Komisija*** turėtų ***priimti deleguotąjį aktą, kuriuo būtų*** nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) ***techniniai reikalavimai***, ***susiję*** su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis***. Deleguotajame akte taip pat turėtų būti nustatytas transporto priemonių parengties energinei integracijai į elektros tinklą žymuo, kuris turi būti įtrauktas į transporto priemonės atitikties liudijimą, taip pat atitinkama atitikties tikrinimo metodika. Deleguotasis aktas turėtų būti priimtas per Reglamente (ES) 2018/858 nustatytą laikotarpį, kad būtų užtikrinta savalaikė ir nuosekli***

Sąjungos sistema;

[14] 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi apkrovos prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Pakeitimas 41
Volker Schnurrbusch

Pasiūlymas dėl reglamento
11 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(11) kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15] nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į	(11) kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15] nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į

sąveikumą. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Todėl, siekiant užtikrinti transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumą, Reglamente (ES) 2018/858 Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis;

sąveikumą. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Todėl, siekiant užtikrinti transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumą, Reglamente (ES) 2018/858 Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis***. Tas įgaliojimas turėtų apsiriboti fizine jungtimi ir ryšio protokolu***;

---

[14] 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi apkrovos prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

---

[14] 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi apkrovos prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Pakeitimas 42
Maria Grapini

Pasiūlymas dėl reglamento
11 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(11) kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15] nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į sąveikumą. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Todėl, siekiant užtikrinti transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumą, Reglamente (ES) 2018/858 Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis;	(11) kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15] nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į sąveikumą. ***Nepakankamai suderintas požiūris galėtų paskatinti bendrosios rinkos suskaidymą ir sukurti nevienodas sąlygas naudotojams.*** Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Todėl, siekiant užtikrinti transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumą, Reglamente (ES) 2018/858 Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis;
[14] 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo	[14] 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo

kodekso, kuriame nustatomi apkrovos prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

kodekso, kuriame nustatomi apkrovos prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Pakeitimas 43
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
11 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(11) kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15] nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į sąveikumą. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros	(11) kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388[14] nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631[15] nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į sąveikumą. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros

tinklą paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Todėl, siekiant užtikrinti transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumą, Reglamente (ES) 2018/858 Komisijai turėtų būti ***suteikti įgaliojimai*** nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis;	tinklą paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Todėl, siekiant užtikrinti transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumą, Reglamente (ES) 2018/858 Komisijai turėtų būti ***nustatytas reikalavimas per tam tikrą laiką*** nustatyti tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis;
[14] 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi apkrovos prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi apkrovos prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Pakeitimas 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Pasiūlymas dėl reglamento
11 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(11a) pagal šį reglamentą užtikrinamas sąveikumas transporto priemones nuolat ir abikrypčiai sujungia su įkrovimo

infrastruktūra ir elektros tinklu, todėl susietųjų transporto priemonių kibernetinis saugumas tampa neatsiejama pačios energetikos sistemos saugumo dalimi. Transporto priemonės, kurios nuolat palaiko ryšį su išorės serveriais ir gauna programinės įrangos atnaujinimus belaidžiu ryšiu, saugumo požiūriu kelia tuos pačius klausimus, kurie dėl telekomunikacijų ir energetikos infrastruktūros įrangos jau keliami 5G kibernetinio saugumo priemonių rinkinyje, pagal kurį valstybėms narėms leidžiama apriboti didelės rizikos tiekėjų galimybes naudotis ypatingos svarbos funkcijomis, remiantis suderintu rizikos vertinimu, o ne kategoriškai pašalinant juos dėl kilmės priežasčių. Todėl Komisija turėtų įvertinti, ar reikia Europos susietųjų transporto priemonių kibernetinio saugumo sistemos, kuri būtų pagrįsta rizika grindžiama to priemonių rinkinio logika, ir prireikus pateikti pasiūlymą. Kol bus sukurta tokia sistema, valstybės narės turėtų išlaikyti kompetenciją imtis proporcingų priemonių, kai tai pateisinama ypatingos svarbos naudojimo atvejais, pavyzdžiui, netoli esant gynybos objektams, ypatingos svarbos nacionalinei infrastruktūrai ir viešojo administravimo transporto priemonių parkui;

Or. en

Pakeitimas 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Pasiūlymas dėl reglamento
11 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(11a) nustačius papildomas atitikties užtikrinimo lankstumo priemones pagal išmetamo CO_2 normas naujiems lengviesiems automobiliams ir

lengvosioms komercinėms transporto priemonėms [Reglamento (ES) 2019/63 peržiūra] bus sudarytos sąlygos toliau naudoti vidaus degimo variklius. Dėl šių lankstumo priemonių neturėtų susilpnėti Sąjungos klimato srities, oro kokybės ir visuomenės sveikatos tikslai. Siekdama išlaikyti CO_2 normų ir Sąjungos tipo patvirtinimo taisyklių suderinamumą, Komisija turėtų įvertinti, ar Reglamentas (ES) 2024/1257 (EURO 7 sistema) tebėra veiksmingas remiant perėjimą prie visai netaršaus judumo, be kita ko, nustatant griežtus reikalavimus dėl išmetamųjų teršalų kiekio, baterijų patvarumo ir transporto priemonių veiksmingumo realiomis važiavimo sąlygomis. Jei atliekant tą vertinimą nustatoma rizika, kad dėl reglamentavimo lankstumo gali būti vėluojama mažinti išmetamųjų teršalų kiekį, gali būti pratęstas taršesnių transporto priemonių naudojimas arba pakenkta Sąjungos poveikio klimatui neutralumo tikslui, Komisija turėtų apsvarstyti tinkamas teisėkūros priemones EURO 7 sistemai stiprinti;

Or. en

(Reglamentas (ES) 2019/63 ir Reglamentas (ES) 2024/1257)

Pakeitimas 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(12) ***perėjimą*** prie tvaresnio kelių transporto ***daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad elektrinės transporto priemonės būtų įperkamesnės***. Tikslinės reguliavimo priemonės (***ilgesnis***	(12) ***pereinant*** prie tvaresnio kelių transporto ***reikalingos reglamentavimo sistemų, kuriomis būtų skatinamas tikras išmetamųjų teršalų kiekio mažinimas, kartu išsaugant technologinį neutralumą, vartotojų pasirinkimą ir įperkamą judumą***. Tikslinės reguliavimo priemonės (***ilgesni pereinamieji laikotarpiai*** naujiems

pereinamasis laikotarpis naujiems reikalavimams, tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo ***CO_2*** normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) ***lengvatos***, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali ***padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių*** transporto priemonių ***įperkamumą. Tačiau teisinė*** mažos elektrinės transporto priemonės ***apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta***. Todėl ***tikslinga į esamą M_1 kategorijos*** transporto ***priemonių kategoriją įtraukti pakategorę***;

reikalavimams, tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo ***CO_2*** normas), fiskalinės ***priemonės*** (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės ***priemonės*** (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos), kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali ***prisidėti prie itin efektyviai energiją vartojančių visai netaršių*** transporto priemonių ***įsitvirtinimo rinkoje. Rengiant tokias priemones reikėtų labiau atsižvelgti į objektyvius su išmetamaisiais teršalais susijusius kriterijus, įskaitant energijos suvartojimą, transporto priemonės svorį ir technologinį efektyvumą. Mažas dydis savaime nereiškia mažesnių pirkimo ar veiklos išlaidų.*** Mažos elektrinės transporto priemonės ***daugiausia naudojamos kaip antriniai automobiliai, o mažesnes pajamas gaunantys namų ūkiai paprastai renkasi naudotų automobilių rinką ir dažnai susiduria su ribotomis galimybėmis naudotis įkrovimo infrastruktūra, be to, savo kasdieniams judumo poreikiams patenkinti daugelis namų ūkių, ypač šeimos, renkasi transporto priemones, kurios turi pakankamą keleivių vietų skaičių, pakankamą bagažą ir yra tinkamos ridos***. Todėl ***įperkamo ir darnaus judumo tikslas turėtų būti ne tik skatinti naudoti mažesnes*** transporto ***priemones, bet ir remti didesnes šeimos transporto priemones, kai jomis pasiekiamas aukštas energijos vartojimo efektyvumo lygis. Todėl reglamentavimo diferencijavimas turėtų būti grindžiamas objektyviais ir išmatuojamais su išmetamaisiais teršalais susijusiais parametrais, visų pirma energijos vartojimo efektyvumu. Toks požiūris paskatintų tikrą išmetamo CO_2 kiekio mažinimą, skatintų technologiškai neutralias inovacijas ir stiprintų paskatas nuolat didinti efektyvumą visuose transporto priemonių segmentuose. Tuo tarpu kriterijai, kurie grindžiami transporto priemonės ilgiu, gali paskatinti atlikti nedidelius matmenų koregavimus reglamentavimo pranašumui įgyti,***

nesuteikiant jokios tiesioginės naudos didesnio technologinio efektyvumo ir įperkamumo požiūriu;

Or. en

Pakeitimas 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Pasiūlymas dėl reglamento
12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad ***elektrinės*** transporto priemonės būtų įperkamesnės. Tikslinės reguliavimo priemonės (ilgesnis pereinamasis laikotarpis naujiems reikalavimams, tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2 normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių transporto priemonių įperkamumą. Tačiau teisinė mažos ***elektrinės*** transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į ***esamą*** M_1 ***kategorijos*** transporto priemonių ***kategoriją*** įtraukti pakategorę;	(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo***, kuriuo siekiama technologinio neutralumo***, tęstinumą, būtina užtikrinti, kad ***visai netaršios transporto priemonės ir lengvosios komercinės*** transporto priemonės būtų įperkamesnės***, ir išplėsti rinkoje esančių technologijų, kuriomis skatinamos grynosios elektrinės transporto priemonės, kuro elementais varomos transporto priemonės ir kitos vandenilinės motorinės transporto priemonės, taip pat transporto priemonės su vidaus degimo varikliu arba hibridinės transporto priemonės, varomos tik neutralaus CO_2 poveikio degalais, spektrą***. Tikslinės reguliavimo priemonės (ilgesnis pereinamasis laikotarpis naujiems reikalavimams, tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2 normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių transporto priemonių įperkamumą. Tačiau***, nors visai netaršių transporto priemonių sąvoka įtraukta į Reglamentą***

(ES) 2019/631, teisinė mažos ***visai netaršios*** transporto priemonės apibrėžtis ***Sąjungos transporto priemonių*** tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į ***esamas*** M_1 ir N_1 ***kategorijų*** transporto priemonių ***kategorijas*** įtraukti ***naują*** pakategorę***. Šio reglamento M_1 ir N_1 kategorijų pakategorės „maža visai netarši transporto priemonė“ apibrėžtis yra susijusi su visai netaršių transporto priemonių apibrėžtimi arba nuostatomis dėl ypatingųjų kreditų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/631, arba mažo anglies dioksido kiekio reikalavimais viešųjų pirkimų ir viešosios paramos schemų kontekste ir, kai aktualu, atitinkamais nuostatų dėl tipo patvirtinimo pakeitimais. Todėl, jei tose srityse būtų padaryta teisės aktų pakeitimų, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai deleguotaisiais aktais įtraukti juos į tipo patvirtinimo taisykles***;

Or. en

Pakeitimas 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad elektrinės transporto priemonės būtų įperkamesnės. Tikslinės reguliavimo priemonės (***ilgesnis pereinamasis laikotarpis naujiems reikalavimams,*** tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2	(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas***, o tai taip pat prisidėjo prie platesnės tendencijos keliuose naudoti didesnes ir sunkesnes transporto priemones***. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą***, išplėsti jo poveikį ir užtikrinti sąžiningą konkurenciją vidaus rinkoje***, būtina užtikrinti, kad elektrinės transporto

normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių transporto priemonių įperkamumą. Tačiau teisinė mažos elektrinės transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į esamą M_1 kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategorę;

priemonės būtų įperkamesnės ***vartotojams. Priemonės, kuriomis siekiama skatinti naudoti mažesnes ir įperkamesnes elektrines transporto priemones, turėtų ir toliau atitikti Sąjungos saugos tikslus, be kita ko, susijusius su keleivių ir pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga***. Tikslinės reguliavimo priemonės (tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2 normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių transporto priemonių įperkamumą ***ir sustiprinti klientų pasitikėjimą. Siekiant apsaugoti darbo vietas, įgūdžius ir pramonės pridėtinę vertę ES, gamintojai turėtų būti skatinami investuoti į mažas elektrines transporto priemones, be kita ko, pirmenybę teikdami „Pagaminta ES“ turiniui viešuosiuose pirkimuose ir įmonių transporto priemonių parkų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui, kaip nustatyta Reglamente (ES) XXXX/XXXX[15e] [pasiūlymas, kuriuo nustatoma strateginių sektorių pramonės pajėgumo didinimo ir dekarbonizacijos spartinimo priemonių sistema] (toliau – Pramonės spartinimo aktas)***. Tačiau teisinė mažos elektrinės transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į esamą M_1 kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategorę***, kad būtų paaiškinta reglamentavimo sistema, palengvintas šių priemonių įgyvendinimas ir užtikrintas vidaus rinkos nuoseklumas***;

[15e] […] Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) XXXX/XXXX, kuriuo nustatoma strateginių sektorių pramonės pajėgumo didinimo ir dekarbonizacijos spartinimo priemonių sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/1724, (ES) 2024/1735 ir (ES) 2024/3110, (OL

…).

Or. en

Pakeitimas 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Pasiūlymas dėl reglamento
12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės ***elektrinių*** transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad ***elektrinės*** transporto priemonės būtų ***įperkamesnės***. Tikslinės reguliavimo priemonės (ilgesnis pereinamasis laikotarpis naujiems reikalavimams, tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2 normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų ***elektrinių*** transporto priemonių įperkamumą***. Tačiau*** teisinė mažos ***elektrinės*** transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta***. Todėl*** tikslinga į esamą M_1 kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategorę;	(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad ***įperkamos mažataršės*** transporto priemonės būtų ***plačiau prieinamos***. Tikslinės reguliavimo priemonės (ilgesnis pereinamasis laikotarpis naujiems reikalavimams, tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2 normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį ***Sąjungoje pagamintų*** mažų ***mažataršių*** transporto priemonių įperkamumą***. Siekiant užtikrinti įperkamumą, šią pakategorę geriausia apibrėžti atsižvelgiant į transporto priemonės išmetamųjų teršalų rodiklius, o ne į vieną varomosios jėgos technologiją. Todėl atitiktis reikalavimams turėtų apimti visas transporto priemones, kurios laikomos visai netaršiomis ir mažataršėmis transporto priemonėmis, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/631 3 straipsnio 1 dalies m punkte, įskaitant transporto priemones, varomas degalais iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 22a punkte, pavyzdžiui, biodegalais, kaip apibrėžta tos direktyvos***

2 straipsnio 33 punkte, ir nebiologinės kilmės degalais iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, kaip apibrėžta tos direktyvos 2 straipsnio 36 punkte, nepriklausomai nuo jų varos technologijos. Kadangi teisinė ***tokios*** mažos transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta***,*** tikslinga į esamą M_1 kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategorę***. Siekiant užtikrinti, kad su ta pakategore susijusia nauda būtų remiama Europos gamyba, atitiktis reikalavimams turėtų priklausyti nuo transporto priemonės Sąjungos kilmės. Sąjungos kilmės nustatymo kriterijai tos pakategorės tikslais turėtų būti nustatyti teisėkūros procedūra priimamu aktu, priimtu pagal įprastą teisėkūros procedūrą, laikantis metodikos, kuri turi būti nustatyta pagal Reglamentą [Pramonės spartinimo aktas, 2026/0068(COD)]***;

Or. en

Pakeitimas 50
Volker Schnurrbusch

Pasiūlymas dėl reglamento
12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad ***elektrinės*** transporto priemonės būtų ***įperkamesnės***. Tikslinės reguliavimo priemonės (ilgesnis pereinamasis laikotarpis naujiems reikalavimams, tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2 normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos	(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad ***mažataršės*** transporto priemonės būtų ***įperkamos, garantuojant technologinį neutralumą***. Tikslinės reguliavimo priemonės (ilgesnis pereinamasis laikotarpis naujiems reikalavimams, tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2 normas), fiskalinės (pvz., subsidijų

stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių transporto priemonių įperkamumą. Tačiau teisinė mažos elektrinės transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į esamą M_1 kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategorę;	schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių transporto priemonių įperkamumą. Tačiau teisinė mažos elektrinės transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į esamą M_1 kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategorę;

Or. en

Pakeitimas 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad elektrinės transporto priemonės būtų įperkamesnės. Tikslinės reguliavimo priemonės (***ilgesnis pereinamasis laikotarpis naujiems reikalavimams,*** tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2 normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių transporto priemonių įperkamumą. Tačiau teisinė mažos elektrinės transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į esamą M_1 kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategorę;	(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad elektrinės transporto priemonės būtų įperkamesnės. Tikslinės reguliavimo priemonės (tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2 normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių transporto priemonių įperkamumą. Tačiau teisinė mažos elektrinės transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į esamą M_1 kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategorę;

Or. en

Pakeitimas 52
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad elektrinės transporto priemonės būtų įperkamesnės. Tikslinės reguliavimo priemonės (***ilgesnis pereinamasis laikotarpis naujiems reikalavimams,*** tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2 normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių transporto priemonių įperkamumą. Tačiau teisinė mažos elektrinės transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į esamą M_1 kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategorę;	(12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad elektrinės transporto priemonės būtų įperkamesnės. Tikslinės reguliavimo priemonės (tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO_2 normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių transporto priemonių įperkamumą. Tačiau teisinė mažos elektrinės transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į esamą M_1 kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategorę;

Or. en

Pakeitimas 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Pasiūlymas dėl reglamento
12 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(12a) naudingumo koeficientas – prielaida, pagal kurią Sąjungos teisėje nustatoma, kokią laiko dalį laidu įkraunama hibridinė elektrinė transporto priemonė yra varoma elektros energija. Atsižvelgiant į pagal Komisijos

reglamentą (ES) 2023/443 atliktos peržiūros išvadas, taikomas nuo 2027 m., ta prielaida gerokai sumažėtų, o tai pablogintų oficialius įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių CO_2 išmetimo rodiklius. Tačiau ta peržiūra yra pagrįsta esamo transporto priemonių parko ir įkrovimo sąlygų duomenimis, o plėtra baterijų talpos, įkrovimo prieinamumo ir naudotojų elgsenos srityje turėtų vykti ir toliau. Taikant tą sumažinimą neatnaujinus reprezentatyvių faktinių duomenų kyla rizika, kad laidu įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės nebus įtrauktos į visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių kategorijas, viešųjų pirkimų sistemas ir nacionalines paskatų sistemas, net jei jų faktiniai rezultatai pateisintų tolesnį tinkamumą finansuoti. Todėl naudingumo koeficientas ir toliau turėtų būti grindžiamas reprezentatyviais ir naujausiais duomenimis ir neturėtų kenkti technologiškai neutraliam požiūriui į įperkamą mažataršį judumą;

Or. en

Pakeitimas 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
12 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(12a) nors bendros elektrinės transporto priemonės su baterijomis nuosavybės sąnaudos per visą jos eksploatavimo laikotarpį yra mažesnės nei transporto priemonės su vidaus degimo varikliu, daugiausia dėl mažesnių techninės priežiūros ir degalų sąnaudų, didesnė naujos elektrinės transporto priemonės pirkimo kaina dažnai yra didelė kliūtis

vartotojams. Paaiškėjo, kad nacionaliniai socialinės išperkamosios nuomos modeliai, ypač skirti mažas ir vidutines pajamas gaunantiems namų ūkiams, yra veiksmingi spartinant visai netaršių transporto priemonių naudojimą, taip mažinant priklausomybę nuo iškastinio kuro ir kainų svyravimų poveikį. Valstybės narės turėtų būti skatinamos sukurti socialinės išperkamosios nuomos reglamentavimo sistemą, visų pirma skirtą mažas ir vidutines pajamas gaunantiems namų ūkiams, pažeidžiamiems transporto naudotojams ir darbuotojams. Tuo tikslu valstybės narės raginamos naudotis turimomis ES lėšomis, visų pirma Socialiniu klimato fondu, įsteigtu Reglamentu (ES) 2023/955[15f];

[15f] 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/955, kuriuo įsteigiamas Socialinis klimato fondas ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1060, (OL L 130, 2023 5 16, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Pakeitimas 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Pasiūlymas dėl reglamento
12 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(12a) kol bus pateiktas Komisijos pasiūlymas dėl neutralaus CO_2 poveikio degalų, kaip numatyta Reglamento (ES) 2023/851 11 konstatuojamojoje dalyje, ir atsižvelgiant į vykstančias derybas dėl jo peržiūros, šiame reglamente neutralaus CO_2 poveikio

degalais turėtų būti laikomi visi degalai, apibrėžti Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvoje (ES) 2018/2001, su sąlyga, kad jie atitinka toje direktyvoje ir susijusiuose deleguotuosiuose aktuose nustatytus tvarumo kriterijus, kai gaminant kurą iš biomasės, aplinkos oro ar perdirbtos anglies šaltinių išmetamas toks pat CO_2 kiekis, koks išmetamas vykstant degimui naudojimo etapu. Tie degalai turėtų apimti degalus iš atsinaujinančiųjų išteklių ir (arba) sintetinius degalus, pavyzdžiui, biodegalus, biodujas, biomasės kurą, nebiologinės kilmės skystuosius ir dujinius degalus iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių (RFNBO) arba perdirbtos anglies kurą (RCF), taip pat biodegalus, pagamintus iš Direktyvos Nr. 2018/2001 IX priede išvardytų pradinių žaliavų;

Or. en

Pakeitimas 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Pasiūlymas dėl reglamento
12 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(12a) iš išorės įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės gali veiksmingai prisidėti prie Sąjungos klimato srities tikslų įgyvendinimo tik tuo atveju, jei jų reglamentuojamos išmetamo CO_2 kiekio vertės atspindi jų faktinį veiksmingumą. Todėl naudingumo koeficientą, naudojamą tokių transporto priemonių svertiniam išmetamam CO_2 kiekiui nustatyti pagal tipo patvirtinimo sistemą, Komisija turėtų reguliariai vertinti atsižvelgdama į faktinius duomenis, įskaitant duomenis apie realiomis sąlygomis elektriniu režimu nuvažiuotą atstumą, degalų sąnaudas,

elektros energijos suvartojimą ir su įkrovimu susijusią elgseną. Jei nustatoma, kad tipo patvirtinimo vertės neatspindi faktinio veiksmingumo, Komisija turėtų pakoreguoti atitinkamą metodiką ir, kai tinkama, taikyti korekcinius koeficientus, kad būtų užtikrintas Reglamento (ES) 2019/613 aplinkosauginis naudingumas ir veiksmingumas;

Or. en

(Reglamentas (ES) 2019/613)

Pagrindimas

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Pakeitimas 57
Jens Gieseke

Pasiūlymas dėl reglamento
12 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(12a) be to, itin efektyviai energiją vartojančios elektrinės transporto priemonės gali padėti gerokai sumažinti energijos suvartojimą, vartotojų eksploatacines išlaidas ir spaudimą elektros energijos sistemoms. Siekiant skatinti tokių transporto priemonių kūrimą ir naudojimą rinkoje, tikslinga nustatyti specialią itin efektyviai energiją vartojančių elektrinių transporto priemonių kategoriją ir teikti tikslines paskatas, be kita ko, taikant ypatingųjų kreditų mechanizmą pagal išmetamo CO_2

normas. Tačiau teisinė labai efektyvios elektrinės transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į esamą M_1 kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategorę;

Or. en

Pagrindimas

Itin efektyviai energiją vartojančios elektrinės transporto priemonės padeda sumažinti vartotojų eksploatacines išlaidas, bendrą energijos poreikį ir spaudimą elektros energijos sistemoms. Siekiant užtikrinti, kad būtų skatinama efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių plėtra, turėtų būti nustatytas naujas ypatingasis kreditas.

Pakeitimas 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Pasiūlymas dėl reglamento
12 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(12a) naudingumo koeficientas, naudotas oficialiam laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekiui nustatyti, Komisijos reglamentu (ES) 2023/443 buvo peržiūrėtas dviem etapais, antrojo etapo peržiūra bus taikoma nuo 2027 m. sausio 1 d. Nuo tos peržiūros sukūrimo laidu įkraunamos hibridinės galios pavaros gerokai padidino savo elektrinę ridą ir realiai elektriniu režimu nuvažiuojamo atstumo dalį. Todėl taikant 2027 m. etapą būtų nepakankamai įvertintas pažangiausių transporto priemonių veiksmingumas ir atgrasoma nuo nuolatinių investicijų į pereinamojo laikotarpio technologiją, kuri tebėra svarbi įperkamumui ir regionams, kuriuose įkrovimo infrastruktūra yra ribota. Todėl tikslinga išlaikyti 2025 ir 2026 m. taikytinus naudingumo koeficiento parametrus;

Or. en

Pakeitimas 59
Daniel Attard

Pasiūlymas dėl reglamento
12 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(12a) nustatant naują M_1E transporto priemonių pakategorę turėtų būti atsižvelgiama į konkrečias mažų rinkų ir dešiniavairių transporto priemonių rinkų aplinkybes, siekiant užtikrinti įperkamumą, rinkos prieinamumą ir proporcingas reikalavimų laikymosi išlaidas;

Or. en

Pagrindimas

Siekiant užtikrinti, kad siūloma M_1E kategorija išliktų komerciškai perspektyvi mažose ir dešiniarankių transporto priemonių rinkose.

Pakeitimas 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(13) priimant sprendimą dėl būsimų motorinių transporto priemonių reikalavimų, darančių poveikį šiai naujai mažų elektrinių transporto priemonių pakategorei, taikymo datų, reikėtų atsižvelgti į proporcingai didesnį poveikį kūrimo išlaidoms, kurį nauji reikalavimai gali turėti šioms transporto priemonėms, palyginti su sunkesnėmis ir brangesnėmis transporto priemonėmis;	***Išbraukta.***

Or. en

Pakeitimas 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(13) priimant sprendimą dėl būsimų motorinių transporto priemonių reikalavimų, darančių poveikį šiai naujai mažų elektrinių transporto priemonių pakategorei, taikymo datų, reikėtų atsižvelgti į proporcingai didesnį poveikį kūrimo išlaidoms, kurį nauji reikalavimai gali turėti šioms transporto priemonėms, palyginti su sunkesnėmis ir brangesnėmis transporto priemonėmis;	***Išbraukta.***

Or. en

Pakeitimas 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(13) priimant sprendimą dėl būsimų motorinių transporto priemonių reikalavimų, darančių poveikį šiai naujai mažų elektrinių transporto priemonių pakategorei, taikymo datų, reikėtų atsižvelgti į ***proporcingai didesnį poveikį kūrimo išlaidoms, kurį nauji reikalavimai gali turėti šioms transporto priemonėms, palyginti su sunkesnėmis ir brangesnėmis transporto priemonėmis***;	(13) priimant sprendimą dėl būsimų motorinių transporto priemonių reikalavimų, darančių poveikį šiai naujai mažų elektrinių transporto priemonių pakategorei, taikymo datų, reikėtų atsižvelgti į ***tam tikrus parametrus, siekiant užtikrinti, kad jais būtų užtikrinama didžiausia sauga galutiniams naudotojams ir kitiems eismo dalyviams, visų pirma pažeidžiamiems eismo dalyviams, pavyzdžiui, pėstiesiems ir dviratininkams, nes šios transporto***

priemonės yra specialiai skirtos naudoti mieste. Todėl turėtų būti užtikrinta bent tai, kad šios naujos pakategorės transporto priemonės atitiktų pagal Reglamentą (ES) 2019/2144 M_1 kategorijos lengviesiems automobiliams taikomus reikalavimus;

Or. en

Pakeitimas 63
Maria Grapini

Pasiūlymas dėl reglamento
13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(13) priimant sprendimą dėl būsimų motorinių transporto priemonių reikalavimų, darančių poveikį šiai naujai mažų elektrinių transporto priemonių pakategorei, taikymo datų, reikėtų atsižvelgti į proporcingai didesnį poveikį kūrimo išlaidoms, kurį nauji reikalavimai gali turėti šioms transporto priemonėms, palyginti su sunkesnėmis ir brangesnėmis transporto priemonėmis;	(13) priimant sprendimą dėl būsimų motorinių transporto priemonių reikalavimų, darančių poveikį šiai naujai mažų elektrinių transporto priemonių pakategorei, taikymo datų, reikėtų atsižvelgti į proporcingai didesnį poveikį kūrimo išlaidoms, kurį nauji reikalavimai gali turėti šioms transporto priemonėms, palyginti su sunkesnėmis ir brangesnėmis transporto priemonėmis***. Tai padaryti būtina siekiant nesudaryti kliūčių mažų elektrinių transporto priemonių kūrimui ir naudojimui***;

Or. ro

Pakeitimas 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Pasiūlymas dėl reglamento
13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(13) priimant sprendimą dėl būsimų	(13) priimant sprendimą dėl būsimų

motorinių transporto priemonių reikalavimų, darančių poveikį šiai naujai ***mažų elektrinių*** transporto priemonių pakategorei, taikymo datų, reikėtų atsižvelgti į proporcingai didesnį poveikį kūrimo išlaidoms, kurį nauji reikalavimai gali turėti šioms transporto priemonėms, palyginti su sunkesnėmis ir brangesnėmis transporto priemonėmis;	motorinių transporto priemonių reikalavimų, darančių poveikį šiai naujai transporto priemonių pakategorei, taikymo datų, reikėtų atsižvelgti į proporcingai didesnį poveikį kūrimo išlaidoms, kurį nauji reikalavimai gali turėti šioms transporto priemonėms, palyginti su sunkesnėmis ir brangesnėmis transporto priemonėmis;

Or. en

Pakeitimas 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
13 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(13a) Reglamentas (ES) 2019/2144 buvo priimtas 2019 m. ir siekiant, kad jo reikalavimai atitiktų naujausius technologinius pokyčius, kuriais užtikrinamas didžiausias kelių eismo dalyvių, ypač pažeidžiamų, saugumas, turėtų būti peržiūrėtas 2027 m. Kai kurie šių reikalavimų atnaujinimai jau atliekami UNECE veiklos, kurios dalis yra ES, kontekste siekiant pritaikyti transporto priemonių veiksmingumo reikalavimus. Tie atnaujinimai, taip pat galima nauja saugos įranga atliekant Reglamento (ES) 2019/2144 peržiūrą, turėtų būti taikomi M_1E kategorijos transporto priemonėms, siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą ir prisidėti prie ES tikslų šioje srityje įgyvendinimo. Be to, dabartiniai Reglamento (ES) 2019/2144 reikalavimai turėtų likti nepakitę;

Or. en

Pakeitimas 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Pasiūlymas dėl reglamento
14 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(14) kaip paskelbta ES automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane, Komisija turi paskelbti Komisijos rekomendaciją, kurioje būtų numatytos paskatų sistemų, kurios pasirodė esančios veiksmingos skatinant visai netaršių transporto priemonių naudojimą ***ir atitinka konkurencijos taisykles***, galimybės. Rekomendacijos valstybėms narėms dėl fiskalinių (t. y. pirkimo subsidijų, atleidimo nuo mokesčių, kelių rinkliavos netaikymo) ir nefiskalinių (t. y. pagal dydį nustatomo stovėjimo teisių paskirstymo, specialios įkrovimo infrastruktūros ir kt.) priemonių taip pat galėtų būti grindžiamos nauja mažų elektrinių automobilių pakategore;	(14) kaip paskelbta ES automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane, Komisija turi paskelbti Komisijos rekomendaciją, kurioje būtų numatytos paskatų sistemų, kurios pasirodė esančios veiksmingos skatinant visai netaršių transporto priemonių naudojimą, galimybės***. Tokios paskatos turėtų derėti su Sąjungos strateginiais tikslais, įskaitant Europos automobilių pramonės konkurencingumo stiprinimą, kartu laikantis konkurencijos taisyklių ir vengiant vidaus rinkos iškraipymų***. Rekomendacijos valstybėms narėms dėl fiskalinių (t. y. pirkimo subsidijų, atleidimo nuo mokesčių, kelių rinkliavos netaikymo) ir nefiskalinių (t. y. pagal dydį nustatomo stovėjimo teisių paskirstymo, specialios įkrovimo infrastruktūros ir kt.) priemonių taip pat galėtų būti grindžiamos nauja mažų elektrinių automobilių pakategore***. Tokiomis priemonėmis turėtų būti užtikrinta, kad viešoji parama veiksmingai padėtų stiprinti Sąjungos pramonės ekosistemą***;

Or. en

Pakeitimas 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Pasiūlymas dėl reglamento
14 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(14a) valstybės narės skiria daug išteklių transporto priemonių paskatoms, tačiau nėra bendros apibrėžties, pagal kurią jos galėtų nukreipti tokią paramą į transporto priemones, kuriomis kuriama europinė

vertė. Reglamentu [Pramonės spartinimo aktas, 2026/0068(COD)] pirmą kartą nustatoma komponentu ir tiekėju grindžiama metodika, skirta nustatyti, ar transporto priemonė yra Sąjungos kilmės, tačiau ta metodika taikoma tik elektrinėms transporto priemonėms ir kalibruojama daugiausia deleguotaisiais aktais. Transporto priemonėms su vidaus degimo arba hibridinėmis galios pavaromis, įskaitant transporto priemones, varomas nebiologinės kilmės degalais iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 36 punkte, arba biodegalais, kaip apibrėžta tos direktyvos 2 straipsnio 33 punkte, kurios ir toliau sudaro didelę remiamų registracijų dalį, lygiavertė sistema netaikoma. Kad valstybėms narėms būtų suteikta tinkama priemonė Europos tiekimo bazei sustiprinti, jei jos nuspręstų tai daryti, kartu išsaugant teisėkūros institucijų atsakomybę už tokių priemonių taikymo sritį, Komisija turėtų įvertinti tos metodikos išplėtimą neišskiriant nė vienos galios pavaros ir pateikti pasiūlymą, kuris turi būti priimtas pagal įprastą teisėkūros procedūrą, kad bet kurios tokios sistemos taikymo sritis ir ribos atspindėtų sąmoningą politinį pasirinkimą, o ne techninį kalibravimą;

Or. en

Pakeitimas 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
14 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(14a) iš išorės įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės (OVC-

HEV) gali atlikti tam tikrą vaidmenį pereinant prie visai netaršaus judumo ir jos gali būti naudingos konkrečiais naudojimo atvejais, taip pat kitose pasaulinėse rinkose. OVC-HEV padeda mažinti kelių transporto išmetamą CO_2 kiekį vidaus degimo variklių technologiją derindamos su elektrine vairavimo funkcija, o vartotojams suteikiama praktinė ir lanksti galimybė priartėti prie elektromobilumo. OVC-HEV išmetamo CO_2 kiekis, kaip apibrėžta Reglamente (ES) 2024/1257, apskaičiuojamas taikant naudingumo koeficientą, dėl kurio 2025 m. padidėjo tipo patvirtinimo bandymų ridos parametrai ir 2027 m. numatoma juos dar labiau sugriežtinti. Dėl tokio sugriežtinimo stipriai padidėtų tipo patvirtinimo metu išmetamo CO_2 kiekio vertės, todėl sumažėtų OVC-HEV indėlis siekiant, kad gamintojai laikytųsi išmetamo CO_2 kiekio mažinimo tikslų. Siekiant užtikrinti reglamentavimo stabilumą ir išsaugoti OVC-HEV indėlį mažinant išmetamųjų teršalų kiekį, dabartinis naudingumo koeficientas turėtų būti išlaikytas iš dalies pakeičiant Reglamentą (ES) 2024/1257;

Or. en

Pagrindimas

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Pakeitimas 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
16 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(16) dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos ir joms gali būti taikomi reikalavimai dėl greičio ribotuvo įrengimo, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms Reglamentas (ES) 2019/2144 netaikomas. Dėl šio reikalavimo transporto priemonių gamintojai ir tokias transporto priemones perkančios įmonės patiria ***nereikalingų*** išlaidų, o tai lėtina visai netaršių lengvųjų komercinių transporto priemonių ***skaičiaus didėjimą***. ***Todėl*** tinkama N_2 kategorijos ***visai netaršioms*** transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, netaikyti reikalavimo jose įrengti greičio ribotuvus;	(16) dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos ir joms gali būti taikomi reikalavimai dėl greičio ribotuvo įrengimo ***dėl sąsajos tarp sunkesnės transporto priemonės svorio ir didesnės susidūrimo jėgos,***, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms Reglamentas (ES) 2019/2144 netaikomas***. Transporto priemonės masė yra svarbus kelių eismo saugumo parametras***. Dėl šio reikalavimo transporto priemonių gamintojai ir tokias transporto priemones perkančios įmonės patiria ***papildomų*** išlaidų, o tai lėtina visai netaršių lengvųjų komercinių transporto priemonių ***diegimą***. ***Siekiant remti perėjimą prie visai netaršaus transporto ir skatinti Europos įmonių, ypač MVĮ, konkurencingumą,*** tinkama N_2 kategorijos ***grynosioms elektrinėms*** transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, netaikyti reikalavimo jose įrengti greičio ribotuvus***, su sąlyga, kad imamasi tinkamų priemonių kelių eismo saugumui užtikrinti. Ši išimtis galėtų būti periodiškai peržiūrima siekiant užtikrinti, kad ji išliktų proporcinga, saugi ir suderinama su saugos ir vidaus rinkos tikslais***;

Or. en

Pakeitimas 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
16 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(16) dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos ir joms gali būti taikomi reikalavimai dėl greičio ribotuvo įrengimo, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms Reglamentas (ES) 2019/2144 netaikomas. Dėl šio reikalavimo transporto priemonių gamintojai ir tokias transporto priemones perkančios įmonės patiria nereikalingų išlaidų, o tai lėtina visai netaršių lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičiaus didėjimą. Todėl tinkama N_2 kategorijos visai netaršioms transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, netaikyti reikalavimo jose įrengti greičio ribotuvus;	(16) dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos ir joms gali būti taikomi reikalavimai dėl greičio ribotuvo įrengimo, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms Reglamentas (ES) 2019/2144 netaikomas. Dėl šio reikalavimo transporto priemonių gamintojai ir tokias transporto priemones perkančios įmonės patiria nereikalingų išlaidų, o tai lėtina visai netaršių lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičiaus didėjimą. Todėl tinkama N_2 kategorijos visai netaršioms transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, netaikyti reikalavimo jose įrengti greičio ribotuvus***. Tačiau, kadangi nebuvo atliktas specialus šios išimties poveikio vertinimas ir tikimasi, kad laikui bėgant baterijų energijos tankis didės, jos tolesnis pagrindimas turėtų būti įvertintas atliekant Reglamento (ES) 2019/2144 vertinimą. Todėl Komisija turėtų įvertinti išimties poveikį kelių eismo saugumui ir technologinei plėtrai ir prireikus apsvarstyti, ar didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masės riba tebėra būtina***;

Or. en

Pakeitimas 71
Volker Schnurrbusch

Pasiūlymas dėl reglamento
16 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(16) dėl ***baterijos*** svorio ***elektrinės***	(16) dėl ***šiuolaikinių saugos sistemų ir***

lengvosios komercinės transporto priemonės ***su baterija*** gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos ir joms gali būti taikomi reikalavimai dėl greičio ribotuvo įrengimo***, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms Reglamentas (ES) 2019/2144 netaikomas. Dėl šio reikalavimo transporto priemonių gamintojai ir tokias transporto priemones perkančios įmonės patiria nereikalingų išlaidų, o tai lėtina visai netaršių lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičiaus didėjimą***. Todėl tinkama N_2 kategorijos ***visai netaršioms*** transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, netaikyti reikalavimo jose įrengti greičio ribotuvus;

kitų privalomų lengvųjų komercinių transporto priemonių komponentų svorio lengvosios komercinės transporto priemonės gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos ir joms gali būti taikomi reikalavimai dėl greičio ribotuvo įrengimo. Todėl tinkama N_2 kategorijos ***lengvosioms komercinėms*** transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, netaikyti reikalavimo jose įrengti greičio ribotuvus;

Or. en

Pakeitimas 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Pasiūlymas dėl reglamento
16 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(16) ***dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos ir joms gali būti taikomi reikalavimai dėl greičio ribotuvo įrengimo, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms Reglamentas (ES) 2019/2144 netaikomas. Dėl šio reikalavimo transporto priemonių gamintojai ir tokias transporto priemones perkančios įmonės patiria nereikalingų išlaidų, o tai lėtina visai netaršių lengvųjų komercinių***	(16) N_2 kategorijos transporto ***priemonės***, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, ***patenka į šią kategoriją dėl privalomos įrangos masės, o ne dėl kokio nors didesnės rizikos profilio, ir jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie pat kaip lengvesnių lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms netaikomas Reglamentas (ES) 2019/2144. Todėl tinkama tokioms transporto priemonėms*** netaikyti reikalavimo jose įrengti greičio ribotuvus***, nepriklausomai nuo jų varos technologijos. Nuosekliai***

transporto priemonių skaičiaus didėjimą. Todėl tinkama N_2 kategorijos ***visai netaršioms*** transporto ***priemonėms***, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, netaikyti reikalavimo jose įrengti greičio ribotuvus;	***traktuojant visą masės grupę, veiklos vykdytojams taip pat suteikiama galimybė išnaudoti visą šiuolaikinių furgonų naudingąją apkrovą, sumažinant reikalingų reisų skaičių tam tikram prekių kiekiui pervežti, o tokiu būdu ir išmetamųjų teršalų kiekį vienam tonkilometriui***;

Or. en

Pakeitimas 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Pasiūlymas dėl reglamento
16 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(16a) svarbu valstybėms narėms, nacionalinėms institucijoms ir ekonominės veiklos vykdytojams suteikti pakankamai laiko pasirengti Reglamentu (ES) 2024/1257 ir pagal jį priimtais įgyvendinimo ir deleguotaisiais aktais nustatytų naujų taisyklių taikymui. Atsižvelgiant į konkrečius techninius sunkumus, susijusius su sunkiųjų transporto priemonių ir priekabų visai netaršių technologijų kūrimu ir diegimu, tų kategorijų transporto priemonėms tikslinga nustatyti ilgesnį pasirengimo laikotarpį. Todėl tikslinga dar labiau atidėti Reglamento (ES) 2024/1257 nuostatų taikymą naujoms M_2, M_3, N_2 arba N_3 kategorijos transporto priemonėms ir O_3 arba O_4 kategorijos priekaboms, siekiant užtikrinti, kad atitinkamas sektorius turėtų pakankamai laiko naujiems reikalavimams įgyvendinti. Reikia priminti, kad sunkiųjų transporto priemonių ir priekabų atveju taikymo pradžios data gali būti atidėta, nes sunkiųjų transporto priemonių atveju perėjimas prie visai netaršių transporto

priemonių bus ilgesnis. Atitinkamų įgyvendinimo aktų priėmimo datos turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistos;

Or. en

Pakeitimas 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Pasiūlymas dėl reglamento
16 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(16a) vaikai, palikti be priežiūros transporto priemonėse, gali patirti rimtą ir greitai iškylančią riziką, be kita ko, juos gali ištikti šilumos smūgis, hipotermija ar kitos gyvybei pavojingos būklės. Kelios valstybės narės jau ėmėsi veiksmų šiai rizikai mažinti, be kita ko, nustatydamos nacionalines pareigas dėl priminimo apie vaikus ar apsaugos nuo jų palikimo prietaisų. Nors tokiomis priemonėmis siekiama teisėto ir svarbaus saugos tikslo, skirtingi nacionaliniai reikalavimai gali lemti vidaus rinkos susiskaidymą ir skirtingą apsaugos lygį visoje Sąjungoje. Atsižvelgiant į vaiko buvimo transporto priemonėje aptikimo technologijų prieinamumą ir laipsnišką jų integravimą į transporto priemonių saugos vertinimo protokolus, tikslinga nustatyti suderintą Sąjungos reikalavimą, kad M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse būtų įrengtos sistemos, galinčios aptikti arba patikimai nustatyti, kad transporto priemonėje yra be priežiūros paliktas vaikas, ir laiku apie tai įspėti;

Or. en

Pakeitimas 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione,

Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Pasiūlymas dėl reglamento
16 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(16a) įleidžiamųjų ir įtraukiamųjų durų rankenų sistemos, visų pirma tos, kurios veikia elektroniniu būdu, gali kelti pavojų kilus elektros energijos tiekimo sutrikimams, susidūrimo, užšalimo ar avarinių situacijų, įskaitant transporto priemonės gaisrą ir panirimą į vandenį, atvejais. M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo užtikrinti, kad tokiais atvejais būtų galima naudoti tokias rankenas ir kad būtų sudarytos sąlygos skubiosios pagalbos tarnyboms greitai suteikti pagalbą, nustatydami bendrą ir lengvai įgyvendinamą saugos standartą;

Or. en

Pakeitimas 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
16 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(16a) kadangi kai kurie reagentai gali užšalti esant žemai temperatūrai, turėtų būti reikalaujama, kad gamintojai suprojektuotų ir sukonstruotų reagentų įpurškimo sistemas taip, kad jas būtų galima naudoti ilgą laiką, įskaitant veikimą šalto oro sąlygomis, kai reagentui gali būti veikiami pakartotinių užšalimo ir atšilimo ciklų. Tai apima priemones, kuriomis užtikrinamas reagento talpyklų ir vamzdžių šildymas;

Or. en

Pakeitimas 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
16 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(16b) 2021–2023 m. ES įregistruotų iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) realiomis važiavimo sąlygomis gauti vidinės degalų ir energijos sąnaudų stebėsenos (OBFCM) duomenys rodo, kad per tą laikotarpį šių transporto priemonių tikrasis išmetamas CO_2 kiekis buvo vidutiniškai 3,5 karto didesnis už tipo patvirtinimo vertes. Tai gerokai daugiau nei įprastinių transporto priemonių atveju ir tai galima paaiškinti naudingumo koeficiento, naudojamo tipo patvirtinimo metu, ir faktinių transporto priemonių įkrovimo bei vairavimo modelių neatitikimu, dėl kurio išmetama daugiau teršalų ir vartotojams tenka didesnės sąskaitos už kurą. Šių duomenų analizė taip pat patvirtina, kad šių transporto priemonių realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio atotrūkis didėja. Siekiant sustiprinti vartotojų apsaugą ir užtikrinti, kad šioms transporto priemonėms nebūtų taikomos nesąžiningos sąlygos, palyginti su kitomis technologijomis, būtina kasmet atnaujinti naudingumo koeficientą, naudojamą OVC-HEV išmetamam CO_2 kiekiui apskaičiuoti tipo patvirtinimo metu, remiantis iš OBFCM gautais duomenimis;

Or. en

Pakeitimas 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Pasiūlymas dėl reglamento
16 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(16b) technologijos, padedančios nuvažiuoti ilgesnį atstumą neįkrovus baterijos, suteikia papildomų galimybių mažinti sunkiųjų transporto priemonių priklausomybę nuo iškastinio kuro, tačiau šiuo metu į jas nepakankamai atsižvelgiama įgyvendinimo aktuose, priimtuose pagal Euro 6 teisės aktus. Visų pirma pagal esamą sistemą neleidžiama patvirtinti lengvųjų variklių, kurie skirti naudoti sunkiosiose transporto priemonėse kaip technologijos, padedančios nuvažiuoti ilgesnį atstumą neįkrovus baterijos, tipo. Siekiant sumažinti gamintojams tenkančią reglamentavimo naštą ir išlaidas, tikslinga priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų sudarytos sąlygos naudoti tokius variklius ir patvirtinti jų tipą, kad juos būtų galima naudoti sunkiosiose transporto priemonėse;

Or. en

Pakeitimas 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra***	(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Nors*** realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų teršalų kiekio ***(RDE) taisyklėse nustatyti bandymo tikslais leidžiami*** nuo –7 °C iki

įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų ***dujinių*** teršalų ***ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų*** kiekio ***reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (***nuo –7 °C iki 38 °C***)***. Todėl, siekiant ***sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais***, tikslinga ***panaikinti tą specialų*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą***;

38 °C ***temperatūros intervalai, tie intervalai nėra privalomos bandymo sąlygos ir atitinkamai nėra reikalaujama RDE bandymo atlikti esant –7 °C temperatūrai, todėl atitiktis esant tokiai temperatūrai lieka labiau teorinė, o ne įrodyta***. ***Atliekant laboratorinį bandymą esant žemai temperatūrai transporto priemonės, atvirkščiai, tiriamos standartizuotomis, kontroliuojamomis sąlygomis esant −7 °C temperatūrai, taikant vairavimo mieste bandymų ciklą, kad būtų galima pakartotinai ir palyginamai matuoti šaltojo užvedimo metu išmetamų teršalų kiekį. Šaltojo užvedimo metu išmetami teršalai yra kritinis etapas, per kurį anglies monoksido (CO) ir angliavandenilių (HC), visų pirma iš benzinu varomų transporto priemonių, išmetamas kiekis yra gerokai didesnis dėl neefektyvaus papildomo išmetamųjų teršalų apdorojimo sistemos veikimo prieš įšildant variklį ir sudaro didelę dalį viso miesto išmetamųjų teršalų kiekio. Kadangi šių išmetamųjų teršalų kiekio negalima nuosekliai nustatyti atliekant RDE bandymą, kurio rezultatai priklauso nuo realiomis važiavimo sąlygomis būdingų vairavimo elgsenos ir eismo sąlygų svyravimų, abu bandymai vienas kitą papildo ir jais siekiama skirtingų tikslų, todėl jų abiejų taikymas nėra dubliavimasis. Be to, nors pareiga atlikti bandymą esant žemai temperatūrai buvo perkelta iš Reglamento (EB) Nr. 715/2007[16a] į Reglamentą (ES) 2024/1257, atitinkamos išmetamo CO ir HC ribinės vertės į pastarąjį nepagrįstai nebuvo įtrauktos.*** Todėl, siekiant ***atspindėti teisėkūros institucijų pirminį ketinimą ir užtikrinti aukštą aplinkos bei visuomenės sveikatos apsaugos lygį***, tikslinga ***išlaikyti Reglamento (ES) 2024/1257 V priede numatytą*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***pareigą ir vėl nustatyti ne mažesnes CO ir HC išmetamųjų teršalų ribines vertes nei tos, kurios taikomos pagal Reglamentą (EB)***

Nr. 715/2007;

_____

*[16a] **2007 m. birželio 20 d. 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 (OL L 171, 2007 6 29, p. 1–16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01)***

Or. en

Pakeitimas 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C).*** Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga ***panaikinti tą specialų***	(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, ***tipo patvirtinimo metu atitinkamais atvejais*** tikslinga ***deklaruoti atitiktį specialiam*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimui***;

laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą***;

Or. en

Pagrindimas

EURO 7 iš esmės išsaugoma EURO 6 sistema, įskaitant išmetamųjų teršalų ribines vertes ir WLTP / RDE bandymus. Tačiau, nors 6 tipo bandymas esant žemai temperatūrai (–7 °C) tebėra įtrauktas į sąrašą, jo procedūra ir ribinės vertės – ne, todėl pareiga atlikti bandymus buvo nustatyta be apibrėžtų standartų. Pakeitimu panaikinamas privalomas tipo patvirtinimo 6 tipo bandymas, tačiau išlaikomos EURO 6 ribinės vertės esant žemai temperatūrai, o atitiktis įrodoma gamintojo atitikties deklaracija.

Pakeitimas 81
Kateřina Konečná

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C).*** Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga ***panaikinti tą specialų*** laboratorijos bandymo esant žemai	(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, ***tipo patvirtinimo metu atitinkamais atvejais*** tikslinga ***deklaruoti atitiktį specialiam*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimui***;

temperatūrai ***reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą***;

Or. en

Pakeitimas 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C).*** Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga ***panaikinti tą specialų*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą***;	(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, ***tipo patvirtinimo metu atitinkamais atvejais*** tikslinga ***deklaruoti atitiktį specialiam*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimui***;

Or. en

Pagrindimas

Siekiant išlaikyti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir kartu išvengti nereikalingų fizinių bandymų, teisinė pareiga laikytis išmetamųjų teršalų ribinių verčių esant žemai temperatūrai turėtų būti išlaikyta, kai bus iš naujo nustatomos EURO 6 išmetamųjų teršalų ribinės vertės esant žemai temperatūrai.

Pakeitimas 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C).*** Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga ***panaikinti tą specialų*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą***;	(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, ***tipo patvirtinimo metu atitinkamais atvejais*** tikslinga ***deklaruoti atitiktį specialiam*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimui***;

Or. en

Pagrindimas

Reglamentu (ES) 2024/1257 (EURO 7) siekta išsaugoti EURO 6 lengvųjų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio sistemą. Tačiau, nors 6 tipo bandymas esant žemai temperatūrai formaliai tebėra reikalingas, susijusi procedūra ir ribinės vertės nebuvo perkeltos į nacionalinę teisę, todėl atsirado teisinis netikrumas. Pasiūlymu dėl automobilių pramonės bendrojo rinkinio panaikinamas privalomus 6 tipo patvirtinimo bandymus. Šiuo pakeitimu užtikrinama, kad atitiktis EURO 6 ribinėms vertėms esant žemai temperatūrai ir toliau būtų užtikrinama gamintojo deklaracijomis ir rinkos priežiūra.

Pakeitimas 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C).*** Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga ***panaikinti tą specialų*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą***;	(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, ***tipo patvirtinimo metu atitinkamais atvejais*** tikslinga ***deklaruoti atitiktį specialiam*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimui***;

Or. en

Pagrindimas

Reglamentu (ES) 2024/1257 (EURO 7) siekta iš esmės išsaugoti EURO 6 sistemą. Tačiau, nors, kaip reikalaujama, bandymas esant žemai temperatūrai tebėra įtrauktas į sąrašą, atitinkama procedūra ir išmetamųjų teršalų ribinės vertės į nacionalinę teisę perkeltos nebuvo, todėl atsirado teisinė spraga. Pasiūlymu dėl automobilių pramonės bendrojo rinkinio panaikinamas privalomas bandymas, kuris gali susilpninti išmetamųjų teršalų kontrolę esant žemai temperatūrai, palyginti su EURO 6. Šiuo pakeitimu ši spraga panaikinama gamintojo deklaracijomis ir rinkos priežiūra išlaikant atitiktį EURO 6 ribinėms vertėms esant žemai temperatūrai.

Pakeitimas 85
Jana Nagyová

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C).*** Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga ***panaikinti tą specialų*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą***;	(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, ***tipo patvirtinimo metu atitinkamais atvejais*** tikslinga ***deklaruoti atitiktį specialiam*** laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai ***reikalavimui***;

Or. en

Pagrindimas

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Pakeitimas 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C). Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas,	(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C). ***Tačiau patirtis tam tikruose Sąjungos***

susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga panaikinti tą specialų laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą;	***regionuose parodė, kad ekstremalios klimato sąlygos gali turėti įtakos išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veikimui realiomis važiavimo sąlygomis.*** Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga panaikinti tą specialų laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai reikalavimą***, kartu užtikrinant, kad išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos išliktų veiksmingos ir patikimos visomis atitinkamomis eksploatavimo sąlygomis visoje Sąjungoje, nepakenkiant*** aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą;

Or. en

Pakeitimas 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (– 7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C). Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257	(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (– 7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C). ***Tačiau patirtis tam tikruose Sąjungos regionuose parodė, kad ekstremalios***

V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga panaikinti tą specialų laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą;	***klimato sąlygos gali turėti įtakos išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veikimui realiomis važiavimo sąlygomis.*** Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga panaikinti tą specialų laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai reikalavimą***, kartu užtikrinant, kad išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos išliktų veiksmingos ir patikimos visomis atitinkamomis eksploatavimo sąlygomis visoje Sąjungoje, nepakenkiant*** aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą;

Or. en

Pakeitimas 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Kadangi*** laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C). Todėl***, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga panaikinti tą***	(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Tačiau Reglamento (ES) 2024/1257 I priede nebuvo numatytos konkrečios šio bandymo išmetamųjų teršalų ribinės vertės. Nors*** laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN ***(RDE)*** bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) ***galėtų būti laikoma teoriškai*** įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C).

specialų laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks aplinkos apsaugos ***standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą***;

Tačiau praktiškai žemos temperatūros sąlygos Sąjungoje nėra dažnai stebimos, todėl ***atliekant RDE bandymą jos nebūtų išbandomos. Tai galėtų pakenkti vartotojų,*** aplinkos ***ir sveikatos*** apsaugos ***priemonėms, kaip tikslinėse konsultacijose su suinteresuotaisiais subjektais taip pat nurodė keli suinteresuotieji subjektai. Todėl būtina išlaikyti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai ir įtraukti specialias išmetamųjų teršalų ribines vertes, kad būtų atsižvelgta į teisėkūros institucijų valią***;

Or. en

Pakeitimas 89
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Kadangi*** laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C). Todėl***, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga panaikinti tą specialų laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks*** aplinkos apsaugos	(17) M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. ***Tačiau Reglamento (ES) 2024/1257 I priede konkrečios šio bandymo išmetamųjų teršalų ribinės vertės buvo nepagrįstai nenumatytos. Nors*** laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamų dujinių teršalų ir PN ***(RDE)*** bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) ***galėtų būti teoriškai*** įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C). ***Tačiau praktiškai žemos temperatūros sąlygos Sąjungoje nėra dažnai stebimos,*** todėl ***atliekant RDE bandymą jos nebūtų***

standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą;	***išbandomos, o tai kelia pavojų sveikatos, vartotojų ir*** aplinkos apsaugos ***priemonėms, kaip pažymėta tikslinėse konsultacijose su suinteresuotaisiais subjektais. Todėl, siekiant atsižvelgti į teisėkūros institucijų ketinimą, būtina išlaikyti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai ir pridėti atitinkamą išmetamųjų teršalų ribinių verčių lentelę***;

Or. en

Pakeitimas 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Pasiūlymas dėl reglamento
17 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(17a) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą ir veiksmingą išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veikimą, taip pat jų veiksmingumo stebėseną naudojant OBM sistemas, būtina paaiškinti reglamentavimo sistemą, taikomą sistemoms, kurių veikimas priklauso nuo reagentų, pavyzdžiui, selektyviosios katalizinės redukcijos (SKR), visų pirma ekstremaliomis klimato sąlygomis. Tais atvejais, kai tokios sąlygos gali pakenkti šių sistemų veikimui, turėtų būti leidžiama taikyti proporcingus ir technologiškai neutralius sprendimus, įskaitant sistemų pritaikymus arba alternatyvių reagentų naudojimą, su sąlyga, kad užtikrinamos lygiavertės išmetamųjų teršalų kiekio normos. Tai būtina siekiant užkirsti kelią realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų, visų pirma azoto oksidų (NO_x), kiekio didėjimui ir užtikrinti, kad visuose Sąjungos regionuose būtų laikomasi išmetamųjų teršalų ribinių verčių. Toks paaiškinimas taip pat turėtų padėti sumažinti administracinę naštą ir išvengti

nereikalingų pakartotinio sertifikavimo išlaidų, kartu užtikrinant nuolatinį išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veikimą per visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį, be kita ko, jau naudojamų transporto priemonių atveju, kai gali prireikti proporcingų pritaikymų. Atsižvelgiant į tai, kad panašios technologijos ir reglamentavimo reikalavimai taikomi ne keliais judantiems mechanizmams, turėtų būti užtikrintas suderinamumas su Reglamentu (ES) 2016/1628, kad būtų galima veiksmingai sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį visoje Sąjungoje;

Or. en

Pagrindimas

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Pakeitimas 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Pasiūlymas dėl reglamento
17 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(17a) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą ir veiksmingą išmetamųjų teršalų kontrolės

sistemų veikimą, taip pat jų veiksmingumo stebėseną naudojant OBM sistemas, būtina paaiškinti reglamentavimo sistemą, taikomą sistemoms, kurių veikimas priklauso nuo reagentų, pavyzdžiui, selektyviosios katalizinės redukcijos (SKR), visų pirma ekstremaliomis klimato sąlygomis. Tais atvejais, kai tokios sąlygos gali pakenkti šių sistemų veikimui, turėtų būti leidžiama taikyti proporcingus ir technologiškai neutralius sprendimus, įskaitant sistemų pritaikymus arba alternatyvių reagentų naudojimą, su sąlyga, kad užtikrinamos lygiavertės išmetamųjų teršalų kiekio normos. Tai būtina siekiant užkirsti kelią realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų, visų pirma azoto oksidų (NO_x), kiekio didėjimui ir užtikrinti, kad visuose Sąjungos regionuose būtų laikomasi išmetamųjų teršalų ribinių verčių. Toks paaiškinimas taip pat turėtų padėti sumažinti administracinę naštą ir išvengti nereikalingų pakartotinio sertifikavimo išlaidų, kartu užtikrinant nuolatinį išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veikimą per visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį, be kita ko, jau naudojamų transporto priemonių atveju, kai gali prireikti proporcingų pritaikymų. Atsižvelgiant į tai, kad panašios technologijos ir reglamentavimo reikalavimai taikomi ne keliais judantiems mechanizmams, turėtų būti užtikrintas suderinamumas su Reglamentu (ES) 2016/1628, kad būtų galima veiksmingai sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį visoje Sąjungoje;

Or. en

Pagrindimas

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental

costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Pakeitimas 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Pasiūlymas dėl reglamento
17 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(17a) Reglamento (ES) 2024/1257 I priede nustatytos standartinio važiavimo ciklo metu stabdžių išmetamų kietųjų dalelių ribinės vertės, nuo 2035 m. sausio 1 d. taikomos visoms galios pavaros technologijoms, pagal transporto priemonių kategoriją. Nuo 2035 m. sausio 1 d. tos ribinės vertės vienodai taikomos visoms galios pavaros technologijoms, o diferencijuotos ribinės vertės taikomos ankstesnėmis datomis, priklausomai nuo atitinkamos galios pavaros technologijos. Šis požiūris buvo grindžiamas prielaida, kad nuo 2035 m. sausio 1 d. visos naujai įregistruotos transporto priemonės bus PEV, todėl dėl didesnio regeneracinių stabdžių sistemų naudojimo sumažės stabdžių išmetamų kietųjų dalelių kiekis. Atsižvelgiant į tai, kad hibridinės transporto priemonės ir transporto priemonės su vidaus degimo varikliais gali būti pateikiamos rinkai ir po tos datos, tikslinga po 2035 m. sausio 1 d. išlaikyti diferencijuotas stabdžių išmetamų kietųjų dalelių ribines vertes pagal galios pavaros technologiją;

Or. en

Pakeitimas 93
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
17 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(17a) bet koks Europos standartų taikymo atidėjimas nuo dabartinių taikymo datų sunkvežimių gamintojams gerokai apsunkins jų visai netaršių sunkvežimių pardavimo tikslų įgyvendinimą. Europos standartų taikymu pagal dabartinį grafiką remiamas ir Europos pramonės konkurencingumas. Atidėjus jų taikymą kiltų pavojus Europos elektrinių sunkvežimių rinkai tapti labiau priklausomai nuo tarptautinės konkurencijos. Tai taip pat susilpnintų Europos energetinį saugumą ir padidintų oro taršą. Sunkvežimiai sudegina apie 20 % kelių transporto naftos paklausos. Europos standartai yra viena iš pagrindinių pagalbinių priemonių pereinant prie elektrinių sunkvežimių;

Or. en

Pakeitimas 94
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
17 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(17b) ES turi ir toliau remti perėjimą prie visiškai elektrinio visai netaršaus judumo sunkvežimių sektoriuje. Tarptautinės švaraus transporto tarybos (ICCT) skaičiavimais, atidėjus EURO 7 taikymą sunkvežimiams ir autobusams 18 mėnesių, iki 2050 m. NO_x teršalų kiekis padidėtų 230 kilotonų. Dėl to būtų

prarasta 18 000 gyvenimo metų, arba užfiksuota papildomai 1 240 ankstyvos mirties atvejų. EURO 7 taip pat nustatomi labai reikalingi naujų padangų standartai, kuriais iš naujų prekių asortimento pašalinamos prastos kokybės, greitai susidėvinčios padangos, o tai savo ruožtu sumažins oro, žemės ir vandens telkinių taršą mikrodalelėmis. Vėluojant taikyti Europos standartus taip pat atsirastų netikrumas ir sulėtėtų investicijos į švarias technologijas, be kita ko, į sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrą. Euro standartų taikymo sunkiosioms transporto priemonėms atidėjimas pakenktų piliečių sveikatai ir Europos pramonės konkurencingumui, todėl jo reikėtų vengti;

Or. en

Pakeitimas 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
18 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(18a) laidu įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės (PHEV) pastaraisiais metais ėmė užimti didelę rinkos dalį, iš dalies dėl to, kad jų oficialios tipo patvirtinimo išmetamo CO_2 kiekio vertės, nustatytos remiantis naudingumo koeficiento (UF) metodika, yra gerokai mažesnės už jų faktinį išmetamą CO_2 kiekį. Naudingumo koeficientas atspindi apskaičiuotą įkrovos naudojimo režimu nuvažiuoto atstumo dalį ir yra gaunamas tipo patvirtinimo metu pagal UF kreivę, priklausančią nuo elektrinės ridos įkrovos naudojimo režimu. Kuo didesnis tas intervalas, tuo

didesnis naudingumo koeficientas ir tuo mažesnė gauta oficiali CO_2 kiekio vertė. Vidinės degalų ir energijos sąnaudų stebėsenos (OBFCM) duomenys, gauti iš Sąjungoje įregistruotų PHEV, patvirtina, kad realiomis važiavimo sąlygomis PHEV įkraunamos ir eksploatuojamos naudojant elektros energiją gerokai rečiau, nei manoma pagal naudingumo koeficiento kreivę, todėl atsiranda didelis ir nuolatinis atotrūkis tarp tipo patvirtinimo metu nustatyto ir faktinio išmetamo CO_2 kiekio. Dėl to atotrūkio PHEV įgyja nepagrįstą atitikties pranašumą, palyginti tiek su transporto priemonėmis su vidaus degimo varikliu, tiek su elektrinėmis transporto priemonėmis su baterijomis, atsižvelgiant į gamintojo išmetamo CO_2 kiekio tikslus. Nors Komisija jau du kartus iš eilės pakoregavo pradinę UF kreivę, kintant transporto priemonių technologijoms ir naudojimo modeliams išlieka struktūrinė rizika, kad UF kreivė ir faktinė su įkrovimu susijusi elgsena vėl skirsis. Siekiant užtikrinti, kad UF kreivė ir toliau atspindėtų važiavimo realiomis sąlygomis elgseną ir kad PHEV nesinaudotų sistemingos atitikties pranašumu, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai, remiantis OBFCM duomenimis, nustatyti metodiką, pagal kurią tipo patvirtinimo UF kreivė būtų kasmet atnaujinama, kad būtų išlaikytas atotrūkis tarp PHEV tipo patvirtinimo metu nustatyto ir faktinio išmetamo CO_2 kiekio, kuris būtų panašus į nustatytąjį transporto priemonių su vidaus degimo varikliu atveju;

Or. en

Pakeitimas 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Pasiūlymas dėl reglamento
18 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(18a) atsižvelgiant į tai, kad pagal UNECE nuolat kuriamos suderintos sunkiųjų transporto priemonių stabdžių išmetamų teršalų kiekio bandymų procedūros, tikslinga pakoreguoti nuostatų, susijusių su šių transporto priemonių stabdžių išmetamų kietųjų dalelių kiekiu, laiką ir struktūrą. Sunkiųjų transporto priemonių stabdžių išmetamų kietųjų dalelių ribinės vertės turėtų būti nustatytos užbaigus ir patikrinus atitinkamas bandymo procedūras ir surinkus pakankamai duomenų, kad būtų galima nustatyti nuo 2035 m. sausio 1 d. taikytinas teisės aktais nustatytas ribines vertes. Turint omenyje didėjantį elektrifikuotų sunkiųjų transporto priemonių naudojimą važiavimo mieste ir priemiestyje sąlygomis, taip pat į tai, kad transporto priemonės su kitomis galios pavaros technologijomis ir toliau pateikiamos rinkai, stabdžių išmetamų kietųjų dalelių ribinės vertės turėtų būti ne vienodai taikomos, o nustatomos pagal galios pavaros technologiją;

Or. en

Pakeitimas 97
Zala Tomašič

Pasiūlymas dėl reglamento
18 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(18a) įgyvendinant EURO 7 reikalavimus sunkiosioms transporto priemonėms turėtų būti atsižvelgiama į gamintojų technologinį pasirengimą, reikalavimus atitinkančių komponentų prieinamumą ir bendrą Europos automobilių pramonės konkurencingumą.

Siekdama įvertinti, ar peržiūrėtos taikymo datos tebėra tinkamos atsižvelgiant į rinkos pokyčius ir technologinę pažangą, Komisija turėtų peržiūrėti šio reglamento įgyvendinimą prieš pradedant taikyti EURO 7 reikalavimus sunkiosioms transporto priemonėms;

Or. en

Pagrindimas

Įvedus nuostatą dėl peržiūros būtų užtikrinta, kad taikymo tvarkaraštis ir toliau atitiktų technologinę plėtrą, pramonės pasirengimą ir užtikrintų Europos automobilių pramonės sektoriaus konkurencingumą.

Pakeitimas 98
Daniel Attard

Pasiūlymas dėl reglamento
18 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(18a) bet koks EURO 7 įgyvendinimo terminų pratęsimas sunkiosioms transporto priemonėms turėtų išlikti ribotas ir proporcingas ir neturėtų kenkti aplinkos apsaugos tikslams ar bendram EURO 7 sistemos veiksmingumui;

Or. en

Pakeitimas 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) Reglamentu (ES) 2024/1257 nustatomos vidinės stebėsenos (OBM) sistemos ir vidinės degalų ir elektros	***Išbraukta.***

energijos sąnaudų stebėsenos (OBFCM) prietaisai, kuriais siekiama palengvinti atitikties patikras tikruoju laiku, derinimo pastangas, eksploatavimo laikotarpio priežiūrą, mažesnes bandymų išlaidas ir supaprastintas vykdymo užtikrinimo priemones. Siekiant veiksmingai gauti, apdoroti ir saugoti vidinės stebėsenos ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos duomenis, būtina paaiškinti, kad Komisijos įgaliojimai priimti įgyvendinimo priemones taip pat apima metodų ir reikalavimų, būtinų transporto priemonių tipų atitikčiai stebėti, priėmimą;

Or. en

Pagrindimas

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Pakeitimas 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) Reglamentu (ES) 2024/1257 nustatomos vidinės stebėsenos (OBM) sistemos ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos (OBFCM)	(19) Reglamentu (ES) 2024/1257 nustatomos vidinės stebėsenos (OBM) sistemos ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos (OBFCM)

prietaisai, kuriais siekiama palengvinti atitikties patikras tikruoju laiku, derinimo pastangas, eksploatavimo laikotarpio priežiūrą, mažesnes bandymų išlaidas ir supaprastintas vykdymo užtikrinimo priemones. Siekiant veiksmingai gauti, apdoroti ir saugoti vidinės stebėsenos ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos duomenis, būtina paaiškinti, kad Komisijos įgaliojimai priimti įgyvendinimo priemones taip pat apima metodų ir reikalavimų, būtinų transporto priemonių tipų atitikčiai stebėti, priėmimą;	prietaisai, kuriais siekiama palengvinti atitikties patikras tikruoju laiku, derinimo pastangas, eksploatavimo laikotarpio priežiūrą, mažesnes bandymų išlaidas ir supaprastintas vykdymo užtikrinimo priemones. Siekiant veiksmingai ***ir saugiai*** gauti, apdoroti ir saugoti vidinės stebėsenos ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos duomenis, būtina paaiškinti, kad Komisijos įgaliojimai priimti įgyvendinimo priemones taip pat apima metodų ir reikalavimų, būtinų transporto priemonių tipų atitikčiai ***ir atitikčiai Reglamento (ES) 2023/2854 (toliau – Duomenų aktas)[16b] reikalavimams*** stebėti, priėmimą;
	[16b] 2023 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/2854 dėl suderintų sąžiningos prieigos prie duomenų ir jų naudojimo taisyklių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2017/2394 ir Direktyva (ES) 2020/1828, (Duomenų aktas) (OL L, 2023/2854, 2023 12 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).
	Or. en

Pakeitimas 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) Reglamentu (ES) 2024/1257 nustatomos vidinės stebėsenos (OBM) sistemos ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos (OBFCM) prietaisai, kuriais siekiama palengvinti atitikties patikras ***tikruoju laiku***, derinimo pastangas, eksploatavimo laikotarpio	(19) Reglamentu (ES) 2024/1257 nustatomos vidinės stebėsenos (OBM) sistemos ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos (OBFCM) prietaisai, kuriais siekiama palengvinti atitikties patikras, derinimo pastangas, eksploatavimo laikotarpio priežiūrą,

priežiūrą, mažesnes bandymų išlaidas ir supaprastintas vykdymo užtikrinimo priemones. Siekiant veiksmingai gauti, apdoroti ir saugoti vidinės stebėsenos ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos duomenis, būtina paaiškinti, kad Komisijos įgaliojimai priimti įgyvendinimo priemones taip pat apima metodų ir reikalavimų, būtinų transporto priemonių tipų atitikčiai stebėti, priėmimą;	mažesnes bandymų išlaidas ir supaprastintas vykdymo užtikrinimo priemones. Siekiant veiksmingai gauti, apdoroti ir saugoti vidinės stebėsenos ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos duomenis, būtina paaiškinti, kad Komisijos įgaliojimai priimti įgyvendinimo priemones taip pat apima metodų ir reikalavimų, būtinų transporto priemonių tipų atitikčiai stebėti, priėmimą;

Or. en

Pagrindimas

Vidinė stebėsena (OBM) neužtikrinamas atitikties tikrinimas realiuoju laiku. Ja veikiau stebėsenos duomenys renkami ir perduodami nustatytais intervalais, užtikrinant periodišką transporto priemonių veiksmingumo priežiūrą, o ne nuolatinį atitikties vertinimą.

Pakeitimas 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
19 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(19a) Reglamentu (ES) 2024/1257 nustatomi padangų nuodilų reikalavimai, kuriais siekiama spręsti ne variklio išmetamų teršalų, kurie yra vienas pagrindinių į aplinką išmetamo mikroplastiko šaltinių, problemą. Nustatyti C_3 klasės padangų nuodilų ribines vertes ir parengti bandymo metodus yra techniškai sudėtingiau dėl padangų tipų ir naudojimo būdų įvairovės ir dėl to, kad C_1 ir C_2 klasių padangoms parengtų metodikų negalima tiesiogiai taikyti C_3 klasės padangoms. Siekiant užtikrinti, kad C_3 klasės padangų nuodilų ribinės vertės būtų pagrįstos patikimais moksliniais įrodymais ir tinkamomis bandymų procedūromis, reikia daugiau laiko bandymų metodams parengti, poveikiui rinkai įvertinti ir tinkamoms

ribinėms vertėms nustatyti. Todėl C_3 klasės padangoms taikomi terminai turėtų būti atitinkamai pakoreguoti;

Or. en

Pagrindimas

Šiuo pakeitimu siekiama užtikrinti realistišką C_3 klasės padangų įgyvendinimo tvarkaraštį dvejiems metams pratęsiant Reglamento (ES) 2024/1257 11 straipsnio 6 dalyje ir 15 straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytus terminus. Su C_1 klasės padangomis susijęs darbas parodė, kad sudėtinga parengti bandymų metodus, veiksmingumo ribines vertes ir lygiavertiškumo nuostatas. Kadangi dėl šių sunkumų jau vėluojama atlikti panašius darbus, susijusius su C_3 klasės padangomis, dabartinis tvarkaraštis nebelaikomas įgyvendinamu ir turėtų būti atitinkamai pakoreguotas.

Pakeitimas 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
19 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(19a) nuolatinis naujų visai netaršių transporto priemonių diegimas naudingas ne tik klimatui, bet ir oro kokybei. Todėl tikėtina, kad bet kokie pagal Reglamentą (ES) 2019/631 naujiems automobiliams ir furgonams nustatytų išmetamo CO_2 normų pakeitimai turės poveikį oro kokybei. Komisija ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. turėtų įvertinti, ar, atsižvelgiant į naujus išmetamo CO_2 normų pokyčius, reikia iš dalies pakeisti Reglamente (ES) 2024/1257 nustatytas išmetamų oro teršalų ribines vertes, kad visoje Sąjungoje būtų išlaikytas aukštas aplinkos ir sveikatos apsaugos lygis;

Or. en

Pakeitimas 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Pasiūlymas dėl reglamento
19 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(19b) pereinant prie visai netaršaus judumo būtina užtikrinti, kad galutiniai naudotojai galėtų naudotis įkrovimo paslaugomis sąžiningomis, skaidriomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis visoje Sąjungoje. Nors Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 3 dalyje reikalaujama, kad bet koks viešųjų įkrovimo prieigų operatorių taikomų kainų diferencijavimas būtų proporcingas ir objektyviai pagrįstas, išsamiau nepaaiškinus tai gali lemti skirtingą aiškinimą ir teisinį neapibrėžtumą, o tai turės neigiamos įtakos vidaus rinkai ir vartotojų pasitikėjimui. Tai taip pat lemia pernelyg dideles kainas įkrovimo stotelėse, todėl padėtį reikia nedelsiant pakeisti. Todėl tikslinga užtikrinti, kad infrastruktūros ir energijos tiekimo paslaugos būtų atsietos, ir Sąjungos lygmeniu apibrėžti, ką šiomis aplinkybėmis reiškia proporcingumas, siekiant užtikrinti, kad to paties elektros energijos kiekio, tiekiamo panašiomis sąlygomis, kainų skirtumai būtų grindžiami objektyviais ir skaidriais kriterijais ir dėl jų neatsirastų neproporcingų papildomų mokesčių dėl to, kad įkrovimo seansas vykdomas naudojantis judumo paslaugų teikėjo, kuris nepriklauso tai pačiai įmonei kaip įkrovimo prieigos operatorius, paslaugomis; Tokia apibrėžtimi iš esmės turėtų būti sumažintos vadinamosios tarptinklinio ryšio kainos ir užkirstas kelias savavališkam kainų diferencijavimui, kuris iškraipo konkurenciją, kenkia sąveikumui arba atgraso nuo visai netaršių transporto priemonių naudojimo. Atlikdama būsimą Reglamento (ES) 2023/1804 peržiūrą, Komisija turėtų visapusiškai įvertinti šį klausimą ir savo ruožtu pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto

	šiam klausimui spręsti. Taip užtikrinamas skaidrumas, konkurencija ir sąžiningos kainos;

Or. en

Pakeitimas 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Pasiūlymas dėl reglamento
20 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(20a) šiuo reglamentu nustatomi supaprastinimai grindžiami nuoseklia logika: jais pašalinami reikalavimai, kurie nebeturi papildomos informacinės ar apsauginės vertės, nes tas pats aspektas jau užtikrinamas kitomis nuostatomis. Šio požiūrio pavyzdžiai – specialaus laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai, kuris užtikrinamas atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymą, panaikinimas, perėjimas prie sunkiųjų transporto priemonių variklių kategorijos lygmens parodomųjų bandymų ir Sąjungos triukšmo taisyklių, kurios sutampa su taikomomis UNECE taisyklėmis, panaikinimas. Panašūs sutapimai išlieka ir Reglamento (ES) Nr. 2024/1257 išmetamųjų teršalų reglamentavimo sistemoje, nes laboratoriniai bandymai, matavimai realiomis važiavimo sąlygomis, atitikties stebėsena eksploatacijos metu ir vidinė stebėsena iš dalies apima tuos pačius aspektus. Kad Europos Parlamentas ir Taryba galėtų imtis tolesnių supaprastinimo veiksmų remdamiesi įrodymais, o ne kiekvienu konkrečiu atveju, Komisija turėtų sistemingai nustatyti šiuos likusius sutapimus ir apie juos pranešti;

Or. en

Pakeitimas 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
20 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(20a) siekiant užtikrinti, kad šiuo reglamentu nustatytos priemonės išliktų proporcingos ir atitiktų Sąjungos kelių eismo saugumo ir aplinkos teisės aktų tikslus, Komisija turėtų stebėti ir periodiškai vertinti jų poveikį, visų pirma kelių eismo saugumo, aplinkosauginio veiksmingumo ir visai netaršių lengvųjų komercinių transporto priemonių naudojimo požiūriu;

Or. en

Pakeitimas 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
20 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(20a) atsižvelgiant į tai, kad sunkiosioms transporto priemonėms būdingi ilgi kūrimo ir gamybos planavimo ciklai, nukėlus Reglamente (ES) 2024/1257 nustatytų sunkiųjų transporto priemonių EURO 7 reikalavimų taikymo pradžios datą gamintojams gali būti suteikta daugiau laiko atitikčiai EURO 7 išmetamųjų teršalų kiekio tikslams užtikrinti;

Or. en

Pakeitimas 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
20 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(20b) siekdama užtikrinti, kad visai netaršioms transporto priemonėms taikoma 4,25 tonos ribinė vertė laikui bėgant išliktų tinkama, Komisija turėtų peržiūrėti tą ribinę vertę ne vėliau kaip 2032 m., atsižvelgdama į technologinę plėtrą, susijusią su baterijos svoriu, taip pat į kelių eismo saugumo, aplinkos ir rinkos aspektus;

Or. en

Pakeitimas 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos įžanginė dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
Reglamento (EB) Nr. 561/2006 ***13 straipsnio 1 dalis*** iš dalies keičiama taip:	Reglamento (EB) Nr. 561/2006 ***3 straipsnis*** iš dalies keičiamas taip:

Or. en

Pakeitimas 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos 1 punktas
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
13 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
1) įterpiamas šis fa punktas:	***Išbraukta.***
„fa) elektra varomomis transporto priemonėmis, naudojamomis kroviniams vežti, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;“;	

Or. en

Pagrindimas

Daugiau kaip 3,5 tonos sveriantys furgonai dėl savo svorio tebekelia didelį pavojų kelių eismo saugumui. Privalomas tachografų naudojimas užtikrina saugumo įstatymų laikymąsi, užkerta kelią su nuovargiu susijusiems nelaimingiems atsitikimams ir skatina sąžiningas darbo sąlygas. Tai taip pat padės paskatinti greičiau pereiti prie lengvesnių elektrinių furgonų ir išvengti spragų, susijusių su didesnės rizikos pikapais.

Pakeitimas 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos 1 punktas
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
13 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
1) įterpiamas šis fa punktas:	***Išbraukta.***
„	
fa) elektra varomomis transporto priemonėmis, naudojamomis kroviniams vežti, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;	
“	

Or. en

Pagrindimas

Tachografai yra pagrindinės priemonės, kuriomis užtikrinamas reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatytų vairuotojų poilsio ir darbo laiko pareigų vykdymas. Šių reikalavimų netaikymas N_2 kategorijos elektrinėms transporto priemonėms su baterijomis, sveriančioms mažiau kaip 4,25 tonos, gali pakenkti vykdymo užtikrinimui augančiame komercinio parko segmente, padidinti su nuovargiu susijusią riziką ir daryti spaudimą vairuotojams atsisakyti pakankamo poilsio. Elektrifikacija nesumažina rizikos, susijusios su ilgomis darbo valandomis ir spaudimu laikytis pristatymo terminų.

Pakeitimas 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos 1 punkto įžanginė dalis
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
13 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
1) įterpiamas šis ***fa*** punktas:	1) įterpiamas šis ***j*** punktas:

Or. en

Pakeitimas 113
Daniel Buda

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos 1 punktas
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
13 straipsnio 1 dalies fa punktas

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
fa) elektra varomomis transporto priemonėmis, naudojamomis kroviniams vežti, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;	fa) elektra varomomis transporto priemonėmis, naudojamomis kroviniams vežti***, tik elektra varomomis transporto priemonėmis, iš išorės įkraunamomis hibridinėmis elektrinėmis transporto priemonėmis ir kuro elementų transporto priemonėmis***, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet

neviršija 4,25 tonos;

Or. ro

Pagrindimas

Svarbu aiškiai suformuluoti taikymo sritį, naudojant tipo patvirtinimo teisės aktuose įtvirtintus terminus. Todėl geriausia būtų vengti tokių bendro pobūdžio formuluočių kaip „elektra varomos transporto priemonės“ ir naudoti aiškias techninės kategorijas.

Pakeitimas 114
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos 1 punktas
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
13 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
fa) elektra varomomis transporto priemonėmis, naudojamomis kroviniams vežti, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;***“;***	fa) ***tik*** elektra varomomis transporto priemonėmis***, išskyrus transporto priemones, kurių kėbulo tipas yra pikapas***, naudojamomis kroviniams vežti, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;

Or. en

Pakeitimas 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos 1 punktas
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
13 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
fa) ***elektra varomomis*** transporto priemonėmis, naudojamomis kroviniams vežti, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;***“;***	fa) transporto priemonėmis, naudojamomis kroviniams vežti, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;

Or. en

Pagrindimas

Sąjunga šioms transporto priemonėms jau yra nustačiusi atitinkamą 4,25 tonos ribinę vertę: Direktyva (ES) 2025/2205 B kategorijos vairuotojo pažymėjimų turėtojams leidžiama vairuoti ne daugiau kaip 4,25 tonos sveriančias krovinines transporto priemones. Tai, kad ne elektra varomiems furgonams paliekama 3,5 tonos tachografo ribinė vertė, prieštarauja tokiam pasirinkimui ir be jokios funkcinės priežasties viena transporto priemonės klasė suskirstoma pagal galios pavarą. Išbraukus varos kriterijų atkuriamas Sąjungos teisės aktų nuoseklumas. Išsamios priežastys išdėstytos 6–8 konstatuojamosiose dalyse.

Pakeitimas 116
Luis-Vicenţiu Lazarus

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos 1 punktas
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
13 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
fa) elektra varomomis transporto priemonėmis, naudojamomis kroviniams vežti, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;***";***	fa) elektra ***arba vandeniliu*** varomomis transporto priemonėmis, naudojamomis kroviniams vežti, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;

Or. en

Pakeitimas 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos 1 punktas
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
13 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
fa) ***elektra varomomis*** transporto priemonėmis, naudojamomis kroviniams vežti, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę,	fa) ***elektrinėmis*** transporto priemonėmis ***su baterijomis***, naudojamomis kroviniams vežti ***šalies viduje***, kurių didžiausioji leidžiamoji masė,

viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;***“;***	įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;

Or. en

Pagrindimas

Siekiant paspartinti visai netaršių furgonų diegimą ir išvengti tolesnio vidaus rinkos susiskaidymo, išimtis dėl tachografo atitinkamoms transporto priemonėms turėtų būti taikoma visoje ES, laikantis siūlomos išimties dėl greičio ribotuvo. Išimtį taikant tik krovinių vežimui šalies viduje užtikrinama, kad tarpvalstybinei veiklai ir kabotažui ir toliau būtų taikomos vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpio taisyklės, įskaitant tachografo įrengimą ir naudojimą.

Pakeitimas 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos 1 a punktas (naujas)
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
3 straipsnio 1 pastraipos i a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	1a) įterpiamas šis ia punktas:
	„ia) elektrinėmis transporto priemonėmis su baterijomis, naudojamomis kroviniams vežti šalies viduje, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos.“;

Or. en

Pagrindimas

Siekiant paspartinti visai netaršių furgonų naudojimą kroviniams vežti ir išvengti tolesnio nereikalingo ES vidaus rinkos susiskaidymo, išimtis dėl tachografo turėtų būti taikoma visoje ES atitinkamoms transporto priemonėms, laikantis siūlomos išimties dėl greičio ribotuvo. Išimtį taikant tik prekių vežimui šalies viduje bus užtikrinta, kad tarpvalstybinis vežimas ir kabotažas vis dar vyktų laikantis vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių taisyklių, taip pat reikalavimų įrengti ir naudoti tachografą.

Pakeitimas 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos 2 punktas
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
13 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
2) įterpiamas šis s punktas:	***Išbraukta.***
„	
s) kemperiais, apibrėžtais Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 5.1 punkte, naudojamais tik nekomerciniam vežimui.	
“	

Or. en

Pakeitimas 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 pastraipos 2 punktas
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
13 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
s) kemperiais, apibrėžtais Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 5.1 punkte, naudojamais tik nekomerciniam vežimui.	***Išbraukta.***

Or. en

Pagrindimas

Nekomerciniais tikslais naudojamų kemperių atleidimas nuo kelių transporto socialinės teisės aktų taikymo.

Pakeitimas 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 a pastraipa (nauja)
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
3 straipsnio 1 pastraipos i a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	3 straipsnis papildomas šiuo punktu:
	„ia) kemperiais, apibrėžtais Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 5.1 punkte, naudojamais tik nekomerciniam vežimui, kurių didžiausioji leidžiamoji masė viršija 7,5 tonos.“

Or. en

Pakeitimas 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 a pastraipa (nauja)
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006
3 straipsnio 1 pastraipos i a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	3 straipsnis papildomas šiuo punktu:
	„ia) kemperiais, apibrėžtais Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 5.1 punkte, naudojamais tik nekomerciniam vežimui.“

Or. en

Pagrindimas

Nekomerciniais tikslais naudojamų kemperių atleidimas nuo kelių transporto socialinės teisės

aktų taikymo.

Pakeitimas 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. ***Komisijai*** pagal 82 straipsnį ***suteikiami įgaliojimai priimti*** deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.	4. ***Ne vėliau kaip [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – paskutinė 18-ojo mėnesio diena po šio reglamento įsigaliojimo] Komisija*** pagal 82 straipsnį ***priima*** deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas. ***Tuose deleguotuosiuose teisės aktuose nurodomi bent šie aspektai:*** ***a) sąveikumo standartai ir*** ***b) tinklo kodekso reikalavimai, taikomi abikryptei galios konversijai transporto priemonėje.*** ***Šiais techniniais reikalavimais užtikrinama atitiktis Direktyvai (ES) 2018/2001, Reglamentui (ES) 2023/1542 ir Reglamentui (ES) 2023/2854.*** ***Ne vėliau kaip per penkerius metus nuo pirmoje pastraipoje nurodytų deleguotųjų aktų įsigaliojimo Komisija įvertina išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijų technologinius patobulinimus ir, kai***

tinkama, atnaujina atitinkamus deleguotuosius aktus arba pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiamas šis reglamentas.

Or. en

Pakeitimas 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti ***deleguotuosius*** aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra***, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti*** išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo ***funkcijas***.	4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti ***įgyvendinimo*** aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant***, kai tinkama,*** tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja***, kuri reikalinga sąveikumui*** su įkrovimo infrastruktūra ***ir, kai tinkama, suderinamumui su*** išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo ***funkcijomis užtikrinti, nedarant poveikio Sąjungos ir nacionalinėms taisyklėms dėl prijungimo prie tinklo, sistemos veikimo ir elektros energijos rinkos reguliavimo***. ***Kai atitikties reikalavimai iš dalies arba visiškai grindžiami suderintais techniniais standartais, deleguotuosiuose aktuose nustatoma atitikties patikrinimo metodika.***

Or. en

Pagrindimas

Tinklo kodekso atitiktis, susijusi su tik elektra varomų transporto priemonių (PEV) ir iš išorės

įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEC) ryšiu su krovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas, turėtų būti patikrinta ES lygmeniu atliekant transporto priemonės tipo patvirtinimą.

Pakeitimas 125
Kateřina Konečná

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti ***deleguotuosius*** aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.	4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti ***įgyvendinimo*** aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant***, kai tinkama,*** tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas***, skirtus naujų transporto priemonių tipų atitikčiai ES suderintam prijungimo prie tinklo kodeksui užtikrinti***. ***Kai atitikties reikalavimai iš dalies arba visiškai grindžiami suderintais techniniais standartais, deleguotuosiuose aktuose nustatoma atitikties patikrinimo metodika.***

Or. en

Pakeitimas 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa

Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti ***deleguotuosius*** aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.	4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti ***įgyvendinimo*** aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant***, kai tinkama,*** tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas***, skirtus naujų transporto priemonių tipų atitikčiai ES suderintam prijungimo prie tinklo kodeksui užtikrinti***. ***Kai atitikties reikalavimai iš dalies arba visiškai grindžiami suderintais techniniais standartais, deleguotuosiuose aktuose nustatoma atitikties patikrinimo metodika.***

Or. en

Pagrindimas

ADIR reglamentu jau netiesiogiai užtikrinamas PEV, OVC-HEV, įkrovimo infrastruktūros, elektros tinklo ir sistemų, kuriomis palaikomas išmanusis ir abikryptis įkrovimas, ryšys ir fizinis sąveikumas. Trūksta tik ES lygmens tinklo kodeksų sertifikavimo. Tikrinant atitiktį transporto priemonės tipo patvirtinimo metu būtų netiesiogiai užtikrinamas suderinamumas su ISO 15118-20 standartu, lengviau patvirtinama transporto priemonių parengtis energinei integracijai į elektros tinklą ir išvengiama reglamentavimo dubliavimosi, kartu užtikrinant, kad gamintojams tai padaryti būtų techniškai įmanoma.

Pakeitimas 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti ***deleguotuosius*** aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.	4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti ***įgyvendinimo*** aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant***, kai tinkama,*** tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas***, skirtus naujų transporto priemonių tipų atitikčiai ES suderintam prijungimo prie tinklo kodeksui užtikrinti. Kai atitikties reikalavimai iš dalies arba visiškai grindžiami suderintais techniniais standartais, įgyvendinimo aktuose nustatoma atitikties patikrinimo metodika***.

Or. en

Pagrindimas

Grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV), laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV), įkrovimo infrastruktūros, elektros tinklo ir stacionarių elektros energijos sistemų ryšys ir sujungimas jau netiesiogiai įtraukti į ADIR. Siekiant užtikrinti sąveikumą ir transporto priemonių parengtį energinei integracijai į elektros tinklą, trūksta ne nacionalinių reikalavimų, o ES lygmens tinklo kodeksų sertifikavimo. Atitikties tikrinimas tipo patvirtinimo metu padėtų užtikrinti suderinamumą su standartu ISO 15118-20, kartu išvengiant reglamentavimo dubliavimosi.

Pakeitimas 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. ***Komisijai*** pagal 82 straipsnį	4. ***Ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio***

suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.	***31 d. Komisija*** pagal 82 straipsnį ***priima*** deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas. ***Deleguotajame akte taip pat apibrėžiamas transporto priemonių parengties energinei integracijai į elektros tinklą žymuo, kuris turi būti įtrauktas į naujų tipų grynųjų elektrinių transporto priemonių, atitinkančių tuos reikalavimus, atitikties liudijimą, taip pat atitikties tikrinimo metodika, grindžiama, kai taikytina, suderintais techniniais standartais.***

Or. en

Pakeitimas 129
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. ***Komisijai*** pagal 82 straipsnį ***suteikiami įgaliojimai priimti*** deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti	4. ***Ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. Komisija*** pagal 82 straipsnį ***priima*** deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti

išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.	išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas. ***Deleguotajame akte nurodomi bent šie reikalavimai:***
	a) sąveikumo standartai;
	b) tinklo kodekso reikalavimai, taikomi abikryptei galios konversijai elektrinėje transporto priemonėje iš kintamosios srovės į nuolatinę srovę ir iš nuolatinės srovės į kintamąją srovę;
	c) transporto priemonėje įmontuotos įkrovimo technologijos, gebančios atlikti tokią galios konversiją, integravimas.

Or. en

Pakeitimas 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra***, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas***.	4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra***. Tie reikalavimai taikomi tik vienkrypčiam išmaniajam įkrovimui. Bet koks dalyvavimas teikiant energijos perdavimo iš transporto priemonės į elektros tinklą arba abikrypčio energijos perdavimo paslaugas turėtų likti savanoriškas ir tam turėtų būti gautas aiškus ir atšaukiamas transporto priemonės savininko sutikimas. Pagal šią dalį nustatytais techniniais reikalavimais neįpareigojama užtikrinti abikrypčių***

pajėgumų.

Or. en

Pagrindimas

Įpareigojimas užtikrinti abikrypčius pajėgumus verčia transporto priemonių savininkus subsidijuoti tinklo balansavimo išlaidas, nes tai daroma jų privačios nuosavybės nusidėvėjimo sąskaita. Transporto priemonių energinė integracija į elektros tinklą nėra draudžiama ir sutikimą pareiškę savininkai gali dalyvauti šioje schemoje, tačiau deleguotųjų aktų sistema, susijusi su privalomais techniniais reikalavimais, neišvengiamai taptų teisiniu pagrindu, įpareigojančiu dalyvauti nustatant infrastruktūros prieigos sąlygas. Privačios transporto priemonės baterija nėra viešojo tinklo turtas. Todėl įgaliojimas turi būti susijęs tik su vienkrypčiu išmaniuoju įkrovimu.

Pakeitimas 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. ***Komisijai*** pagal 82 straipsnį ***suteikiami įgaliojimai priimti*** deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.	4. ***Ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. Komisija*** pagal 82 straipsnį ***priima*** deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas***, įskaitant ir ne tik šiuos reikalavimus: sąveikumo standartus, tinklo kodekso reikalavimus, taikomus abikryptei galios konversijai elektrinėje transporto priemonėje iš kintamosios srovės į nuolatinę srovę ir iš nuolatinės srovės į kintamąją srovę, ir transporto priemonėje įmontuotos įkrovimo technologijos, gebančios atlikti tokią galios konversiją,***

integravimu.

Or. en

Pakeitimas 132
Henrik Dahl

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.	4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas***, užtikrinant transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros, elektros tinklų ir atitinkamų rinkos dalyvių, įskaitant įkrovimo prieigų operatorius, judrumo paslaugų teikėjus ir telkėjus, sąveikumą***.

Or. en

Pakeitimas 133
Volker Schnurrbusch

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.	4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas. ***Tie reikalavimai taikomi tik fizinei jungčiai ir ryšių protokolui ir grindžiami pagal Reglamentą (ES) 2023/1804 jau taikomais įkrovimo standartais.***

Or. en

Pakeitimas 134
Jana Nagyová

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.	4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant***, kai tinkama,*** tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas***, skirtus naujų transporto priemonių tipų***

atitikčiai ES suderintam prijungimo prie tinklo kodeksui užtikrinti.

Or. en

Pagrindimas

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Pakeitimas 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipos 1 a punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2018/858
49 straipsnis

Dabartinis tekstas		*Pakeitimas*
49 straipsnis	***1a)***	***49 straipsnis išbraukiamas.***
Serijos pabaigos transporto priemonių tiekimas rinkai, registravimas arba eksploatavimo pradžia		
1. Laikantis V priedo B dalyje nurodytų ribų ir tik ribotą laikotarpį, kaip nustatyta 2 dalyje, valstybės narės gali registruoti ir leisti tiekti rinkai arba pradėti eksploatuoti transporto priemones, atitinkančias transporto priemonės tipą, kurio ES tipo patvirtinimas nebegalioja.		
Pirma pastraipa taikoma tik toms Sąjungos teritorijoje esančioms transporto priemonėms, kurių atžvilgiu jų gamybos metu galiojo ES tipo patvirtinimas ir kurios nebuvo įregistruotos ar pradėtos		

eksploatuoti prieš nustojant galioti tam ES tipo patvirtinimui.

2. 1 dalis komplektinių transporto priemonių atveju taikoma tik 12 mėnesių nuo tos dienos, kurią baigėsi ES tipo patvirtinimo galiojimas, o sukomplektuotų transporto priemonių atveju – 18 mėnesių nuo tos dienos.

3. Gamintojas, pageidaujantis pasinaudoti 1 dalimi, pateikia prašymą kiekvienos atitinkamos valstybės narės, kuriai aktuali atitinkamų transporto priemonių registracijos arba eksploatavimo pradžia, kompetentingai institucijai. Prašyme apibūdinamos techninės ar ekonominės priežastys, dėl kurių tos transporto priemonės neatitinka naujų techninių reikalavimų.

Atitinkamos valstybės narės per tris mėnesius nuo tokio prašymo gavimo nusprendžia, ar leisti tokias transporto priemones registruoti arba pradėti eksploatuoti savo teritorijoje, ir, jei leidžiama, kiek jų galima registruoti arba pradėti eksploatuoti.

4. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių užtikrinti, kad transporto priemonių, kurios gali būti registruojamos arba pradedamos eksploatuoti pagal šiame straipsnyje nustatytą tvarką, skaičius būtų veiksmingai stebimas.

Or. en

((32018R0858))

Pagrindimas

Siekiant panaikinti rinkos susiskaidymą ir administracinę naštą, atsirandančią dėl nesuderintų nacionalinių serijos pabaigos išimčių procedūrų, pvz., skirtingų kvotų ar galutinio termino mechanizmų, registravimo sistema turėtų būti supaprastinta. Dabartinės procedūros sukuria nereikalingas biurokratines kliūtis tiek pramonei, tiek nacionalinėms kompetentingoms institucijoms. Taigi, jei transporto priemonės pagaminimo data yra ankstesnė už naujo teisinio reikalavimo taikymo datą, tos transporto priemonės atitikties liudijimas turėtų likti galioti ir tokiu būdu nebereikėtų taikyti sudėtingų serijos pabaigos išimčių procedūrų.

Pakeitimas 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipos 1 a punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2018/858
49 straipsnis

Dabartinis tekstas		*Pakeitimas*
49 straipsnis	***1a)***	***49 straipsnis išbraukiamas.***
Serijos pabaigos transporto priemonių tiekimas rinkai, registravimas arba eksploatavimo pradžia		
1. Laikantis V priedo B dalyje nurodytų ribų ir tik ribotą laikotarpį, kaip nustatyta 2 dalyje, valstybės narės gali registruoti ir leisti tiekti rinkai arba pradėti eksploatuoti transporto priemones, atitinkančias transporto priemonės tipą, kurio ES tipo patvirtinimas nebegalioja.		
Pirma pastraipa taikoma tik toms Sąjungos teritorijoje esančioms transporto priemonėms, kurių atžvilgiu jų gamybos metu galiojo ES tipo patvirtinimas ir kurios nebuvo įregistruotos ar pradėtos eksploatuoti prieš nustojant galioti tam ES tipo patvirtinimui.		
2. 1 dalis komplektinių transporto priemonių atveju taikoma tik 12 mėnesių nuo tos dienos, kurią baigėsi ES tipo patvirtinimo galiojimas, o sukomplektuotų transporto priemonių atveju – 18 mėnesių nuo tos dienos.		
3. Gamintojas, pageidaujantis pasinaudoti 1 dalimi, pateikia prašymą kiekvienos atitinkamos valstybės narės, kuriai aktuali atitinkamų transporto priemonių registracijos arba eksploatavimo pradžia, kompetentingai institucijai. Prašyme apibūdinamos techninės ar ekonominės priežastys, dėl kurių tos transporto priemonės neatitinka naujų techninių reikalavimų.		

Atitinkamos valstybės narės per tris mėnesius nuo tokio prašymo gavimo nusprendžia, ar leisti tokias transporto priemones registruoti arba pradėti eksploatuoti savo teritorijoje, ir, jei leidžiama, kiek jų galima registruoti arba pradėti eksploatuoti.

4. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių užtikrinti, kad transporto priemonių, kurios gali būti registruojamos arba pradedamos eksploatuoti pagal šiame straipsnyje nustatytą tvarką, skaičius būtų veiksmingai stebimas.

Or. en

(32018R0858)

Pagrindimas

Pagal dabartines serijos pabaigos taisykles reikalaujama, kad gamintojai arba savininkai kreiptųsi dėl išimčių taikymo, jei transporto priemonės nėra įregistruotos iki naujų reglamentavimo reikalavimų įsigaliojimo. Dėl procedūrų valstybėse narėse skirtumų sukuriama nereikalinga administracinė našta ir teisinis netikrumas, nesuteikiant aiškios naudos. Kadangi transporto priemonių saugojimas yra brangus, vis tiek nėra paskatų jas kaupti. Todėl galiojantis atitikties liudijimas turėtų likti galioti, jei transporto priemonė buvo pagaminta prieš pradedant taikyti naujas taisykles.

Pakeitimas 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 a pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2018/858
48 straipsnis

Dabartinis tekstas	*Pakeitimas*
	1a) 48 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
Transporto priemonių***, kurios nėra serijos pabaigos transporto priemonės,*** tiekimas rinkai, registravimas arba eksploatavimo pradžia	Transporto priemonių tiekimas rinkai, registravimas ar eksploatavimo pradžia
1. Nedarant poveikio 51, 52 ir 53	1. Nedarant poveikio 51, 52 ir 53

straipsniams, transporto priemonės, kurioms yra privalomas visos transporto priemonės tipo patvirtinimas arba kurių atveju gamintojas yra gavęs tokį tipo patvirtinimą, tiekiamos rinkai, registruojamos arba pradedamos eksploatuoti tik tuo atveju, jei kartu su jomis pateikiamas galiojantis pagal 36 ir 37 straipsnius išduotas atitikties liudijimas.	straipsniams, transporto priemonės, kurioms yra privalomas visos transporto priemonės tipo patvirtinimas arba kurių atveju gamintojas yra gavęs tokį tipo patvirtinimą, tiekiamos rinkai, registruojamos arba pradedamos eksploatuoti tik tuo atveju, jei kartu su jomis pateikiamas galiojantis pagal 36 ir 37 straipsnius ***pagaminimo dieną*** išduotas atitikties liudijimas.
Nekomplektines transporto priemones gali būti atsisakyta registruoti ir leisti pradėti eksploatuoti, kol jos nėra sukomplektuotos. ***Nekomplektinės transporto priemonės negali būti registruojamos ir pradedamos eksploatuoti siekiant išvengti 49 straipsnio taikymo.***	***Nekomplektines transporto priemones gali būti atsisakyta registruoti ir leisti pradėti eksploatuoti, kol jos nėra sukomplektuotos.***
2. Tais pačiais metais tiektų rinkai, įregistruotų arba pradėtų eksploatuoti mažomis serijomis gaminamų transporto priemonių skaičius neturi viršyti V priede nustatytų metinių kiekybinių apribojimų.	2. Tais pačiais metais tiektų rinkai, įregistruotų arba pradėtų eksploatuoti mažomis serijomis gaminamų transporto priemonių skaičius neturi viršyti V priede nustatytų metinių kiekybinių apribojimų.

Or. en

Pagrindimas

Pagal dabartines serijos pabaigos taisykles reikalaujama, kad gamintojai arba savininkai kreiptųsi dėl išimčių taikymo, jei transporto priemonės nėra įregistruotos iki naujų reglamentavimo reikalavimų įsigaliojimo. Dėl procedūrų valstybėse narėse skirtumų sukuriama nereikalinga administracinė našta ir teisinis netikrumas, nesuteikiant aiškios naudos. Kadangi transporto priemonių saugojimas yra brangus, vis tiek nėra paskatų jas kaupti. Todėl galiojantis atitikties liudijimas turėtų likti galioti, jei transporto priemonė buvo pagaminta prieš pradedant taikyti naujas taisykles.

Pakeitimas 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 a pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2018/858
48 straipsnio 1 dalis

Dabartinis tekstas	*Pakeitimas*
	48 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama

	taip:
1. Nedarant poveikio 51, 52 ir 53 straipsniams, transporto priemonės, kurioms yra privalomas visos transporto priemonės tipo patvirtinimas arba kurių atveju gamintojas yra gavęs tokį tipo patvirtinimą, tiekiamos rinkai, registruojamos arba pradedamos eksploatuoti tik tuo atveju, jei kartu su jomis pateikiamas galiojantis pagal 36 ir 37 straipsnius išduotas atitikties liudijimas.	***„***1. Nedarant poveikio 51, 52 ir 53 straipsniams, transporto priemonės, kurioms yra privalomas visos transporto priemonės tipo patvirtinimas arba kurių atveju gamintojas yra gavęs tokį tipo patvirtinimą, tiekiamos rinkai, registruojamos arba pradedamos eksploatuoti tik tuo atveju, jei kartu su jomis pateikiamas galiojantis pagal 36 ir 37 straipsnius ***pagaminimo dieną*** išduotas atitikties liudijimas.***“;***

Or. en

(02018R0858-20240701)

Pagrindimas

Siekiant panaikinti rinkos susiskaidymą ir administracinę naštą, atsirandančią dėl nesuderintų nacionalinių serijos pabaigos išimčių procedūrų, pvz., skirtingų kvotų ar galutinio termino mechanizmų, registravimo sistema turėtų būti supaprastinta. Dabartinės procedūros sukuria nereikalingas biurokratines kliūtis tiek pramonei, tiek nacionalinėms kompetentingoms institucijoms. Taigi, jei transporto priemonės pagaminimo data yra ankstesnė už naujo teisinio reikalavimo taikymo datą, tos transporto priemonės atitikties liudijimas turėtų likti galioti ir tokiu būdu nebereikėtų taikyti sudėtingų serijos pabaigos išimčių procedūrų.

Pakeitimas 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipos 1 a punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2018/858
29 straipsnio 3 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	1a) 29 straipsnyje įterpiama ši 3a dalis:
	„3a. ES tipo patvirtinimas suteikiamas motorinei transporto priemonei, atitinkančiai 24 straipsnyje nurodytame informaciniame aplanke pateiktus duomenis ir II priede išvardytuose

atitinkamuose norminiuose aktuose nustatytus techninius reikalavimus. Iki 2036 m. sausio 1 d. naujų ir esamų tipų transporto priemonės turi atitikti šiame reglamente nustatytus tipo patvirtinimo reikalavimus, kaip nustatyta II priede. Nuo 2026 m. sausio 1 d. ar vėliau taikomi II priedo nuostatų papildymai nėra privalomi atliekant visų transporto priemonių tipo patvirtinimą.“;

Or. en

Pakeitimas 140
Henrik Dahl

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipos 1 a punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	1a) 5 straipsnyje įterpiama ši 4a dalis:
	„4a. Pagal 1 dalį priimti techniniai reikalavimai įgyvendinami proporcingai ir technologiškai neutraliai ir dėl jų ekonominės veiklos vykdytojai, vartotojai ar valdžios institucijos nepatiria nereikalingų išlaidų.“;

Or. en

Pakeitimas 141
Henrik Dahl

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipos 1 b punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 b dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	1b) 5 straipsnyje įterpiama ši 4b dalis:

	„4b. 1 dalyje nurodyti techniniai reikalavimai grindžiami viešais, suderintais ir nepatentuotais Europos ar tarptautiniais standartais ir turi atitikti įkrovimo infrastruktūrai pagal Reglamentą (ES) 2023/1804 ir susijusius deleguotuosius aktus taikomus techninius reikalavimus.“;

Or. en

Pakeitimas 142
Henrik Dahl

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipos 1 c punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 c dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	1c) 5 straipsnyje įterpiama ši 4c dalis:
	„4c. Pagal 1 dalį priimtais techniniais reikalavimais privačiajai įkrovimo įrangai privalomai nenustatomas transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą pajėgumo ar konkretaus techninio komponento reikalavimas, jeigu tokia funkcija sukeltų neproporcingas papildomas išlaidas arba jos nebūtų galima pritaikyti ir įmontuoti atitinkamomis sąlygomis.“;

Or. en

Pakeitimas 143
Henrik Dahl

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 pastraipos 1 d punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2018/858
5 straipsnio 4 d dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	1d) 5 straipsnyje įterpiama ši 4d dalis:
	„4d. Pagal 1 dalį priimtais techniniais reikalavimais užtikrinama, kad įgaliotosios trečiosios šalys turėtų sąžiningą ir nediskriminacinę prieigą prie duomenų ir valdymo signalų, būtinų išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo paslaugoms teikti, su sąlyga, kad gautas naudotojo sutikimas ir laikomasi taikytinų Sąjungos teisės aktų.“;

Or. en

Pakeitimas 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 a pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2018/858
41 straipsnio 5 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	41 straipsnyje įterpiama ši 5a dalis:
	„5a. Nukrypstant nuo šios 1 dalies, gamintojas gali kreiptis į valstybės narės patvirtinimo instituciją dėl tarpinio M arba N kategorijos autonominės transporto priemonės, gaminamos mažomis serijomis, skirtos pasirengimui komerciniam diegimui apibrėžtoje projektinėje veikimo srityje, tipo ES tipo patvirtinimo, kad nuolat būtų atliekamas automatizuoto vairavimo sistemos patvirtinimas realiomis važiavimo sąlygomis. Tokiam patvirtinimui taikomos kiekybinės metinės ribinės vertės, naudojimo sąlygos, naudojimo stebėsenos pareigos ir ne ilgesnis kaip trejų metų galiojimo laikotarpis, kurį galima pratęsti vėlesniems vienodos trukmės laikotarpiams, su sąlyga, kad ir toliau bus laikomasi tų pačių pareigų. Pagal šią dalį

suteiktas tarpinis tipo patvirtinimas pripažįstamas ir laikomas galiojančiu visoje Sąjungos teritorijoje, neperžengiant patvirtinimo liudijime nurodytų projektinės veikimo srities ribų.

Ne vėliau kaip [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – šeši mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo] Komisija pagal 82 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais nustatomi taikytini techniniai reikalavimai, kiekybinės ribinės vertės, naudojimo sąlygos, ataskaitų teikimo reikalavimai ir sąlygos, kuriomis tarpinio tipo patvirtinimo laikotarpiu surinkti eksploataciniai duomenys gali būti naudojami kaip patvirtinimo įrodymai, kuriais pagrindžiama visiško ES visos transporto priemonės tipo patvirtinimo paraiška, ir atitinkamai iš dalies pakeičia šio reglamento priedus. Nustatant tokias sąlygas, ribines vertes ir susijusius mokesčius turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į įmonių dydį, užtikrinant, kad MVĮ ir novatoriški startuoliai galėtų visapusiškai pasinaudoti tokia procedūra.“;

Or. en

(32018R0858)

Pakeitimas 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 b pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2018/858
43 a straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	įterpiamas šis 43a straipsnis:
	„43a straipsnis
	Nacionalinių leidimų išbandyti ir diegti autonomines transporto priemones tarpusavio pripažinimas

1. Visi valstybės narės išduoti nacionaliniai leidimai išbandyti arba komerciniais tikslais diegti iš dalies autonomines ir autonomines transporto priemones viešuosiuose keliuose pripažįstami galiojančiais visoje Sąjungos teritorijoje, neperžengiant tame leidime nustatytų projektinės veikimo srities ribų.

2. Jei dvi ar daugiau valstybių narių yra įsteigusios tarpvalstybinį automatizuoto vairavimo sistemų bandymų centrą, kitos dalyvaujančios valstybės narės automatiškai pripažįsta vienos iš dalyvaujančių valstybių narių, priklausančių geografinei to bandymų centro taikymo sričiai, išduotus bandymų leidimus, jei transporto priemonės atitinka taikytinus Sąjungos reikalavimus.

3. Valstybė narė gali pareikšti prieštaravimą dėl pripažinimo pagal 1 ir 2 dalis tik remdamasi tinkamai pagrįstomis priežastimis, susijusiomis su kelių eismo saugumu, ir tik per 30 darbo dienų nuo pranešimo apie leidimą gavimo. Jei per tą laikotarpį pagrįstų prieštaravimų nepareiškiama, leidimas laikomas pripažintu ir galiojančiu visoje Sąjungos teritorijoje.

4. Ne vėliau kaip [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – šeši mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo] valstybės narės paskiria už patvirtinimą, pripažinimą ir dalijimąsi duomenimis, kaip nurodyta šioje dalyje, atsakingas institucijas.

5. Ne vėliau kaip [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – šeši mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo] Komisija pagal 82 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais nustatomos suderintos procedūros ir Sąjungos masto mechanizmas, kurį valdo Komisija arba paskirta Sąjungos įstaiga, siekiant įgyvendinti šio straipsnio nuostatas ir organizuoti bandymų ir diegimo veiklos metu gaunamų eksploatacinių duomenų rinkimą bei perdavimą.“;

(32018R0858)

Pakeitimas 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Pasiūlymas dėl reglamento
2 straipsnio 1 c pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2018/858
22 straipsnio 6 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	22 straipsnyje įterpiama ši 6a dalis:
	„6a. Iš dalies autonominių transporto priemonių arba autonominių transporto priemonių daugiaetapio tipo patvirtinimo tikslais gamintojas gali kreiptis dėl nekomplektinės transporto priemonės, kaip ADS parengtos platformos, bazinio etapo ES tipo patvirtinimo, patvirtindamas, kad transporto priemonės aparatinės įrangos elementai atitinka minimalius reikalavimus, kuriuos Komisija turi nustatyti pagal šią dalį, nepriklausomai nuo vėlesniame etape integruotinos automatizuoto vairavimo sistemos programinės įrangos. Galutinio etapo ES tipo patvirtinimas, apimantis automatizuoto vairavimo sistemos integravimą, suteikiamas pagal 4 dalį ir taikytinus Reglamento (ES) 2019/2144 ir Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1426 reikalavimus.
	Bazinio etapo ES tipo patvirtinimo, kuris pagal šią dalį suteikiamas kaip ADS parengta platforma, taikymas nėra ribojamas tik vieno tipo transporto priemonėms, jeigu gamintojas ar technologijos teikėjas įrodo, kad tą pačią ADS, sudarytą iš apibrėžto aparatinės ir programinės įrangos derinio, galima integruoti į kelių tipų bazines transporto priemones, atitinkančias minimalius reikalavimus. Tokiu atveju patvirtinime nurodoma atitinkama ADS ir bazinių

transporto priemonių, kurioms jis taikomas, asortimentas.

Ne vėliau kaip [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – šeši mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo] Komisija pagal 82 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais nustatomi minimalūs aparatinės įrangos reikalavimai, taikomi ADS parengtoms bazinėms transporto priemonėms, įskaitant reikalavimus, susijusius su jutiklių aprėptimi, kompiuterinės platformos standartais ir pavaros rezervavimo bei funkcinės saugos vientisumo lygiais, taip pat standartizuotos programinės ir aparatinės įrangos sąsajos specifikacijos, skirtos automatizuoto vairavimo sistemų integravimui galutiniame patvirtinimo etape, siekiant užtikrinti transporto priemonių platformų ir skirtingų gamintojų sukurtos automatizuoto vairavimo sistemos programinės įrangos sąveikumą.“;

Or. en

(32018R0858)

Pakeitimas 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio -1 pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2019/2144
7 straipsnio 5 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	– 7 straipsnyje įterpiama ši 5a dalis:
	„5a. M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse įrengiama vaiko buvimo transporto priemonėje aptikimo sistema, galinti aptikti po transporto priemonės išjungimo arba užrakinimo keleivių salone likusį vaiką ir laiku apie tai įspėti vairuotoją arba transporto priemonės

	naudotoją, o prireikus – duoti aukštesnio lygio įspėjimą arba imtis intervencinių veiksmų.“;

Or. en

(32019R2144)

Pakeitimas 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio -1 a pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2019/2144
7 straipsnio 6 dalis

Dabartinis tekstas	*Pakeitimas*
	7 straipsnio 6 dalis pakeičiama taip:
6. Komisija įgyvendinimo aktais priima nuostatas dėl transporto priemonių tipo patvirtinimo vienodų bandymo procedūrų ir techninių specifikacijų, atsižvelgiant į šio straipsnio 2–***5*** dalyse nustatytus reikalavimus.	**„**6. Komisija įgyvendinimo aktais priima nuostatas dėl transporto priemonių tipo patvirtinimo vienodų bandymo procedūrų ir techninių specifikacijų, atsižvelgiant į šio straipsnio 2–***5a*** dalyse nustatytus reikalavimus.**“;**

Or. en

(32019R2144)

Pakeitimas 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2019/2144
9 straipsnio 5a dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos elektra varomose transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra	5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos elektra varomose transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra

3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.	3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89. ***Ši išimtis netaikoma transporto priemonėms, kurių kėbulo tipas yra pikapas.***
	14 straipsnyje nurodytoje vertinimo ataskaitoje Komisija įvertina, ar pagrįstas tolesnis šios išimties taikymas. Išskyrus atvejus, kai atliekant 14 straipsnyje nurodytą peržiūrą nusprendžiama kitaip, išimtis nebetaikoma nuo 2031 m. gruodžio 31 d.
	Or. en

Pakeitimas 150
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2019/2144
9 straipsnio 5a dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos elektra varomose transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.	5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos ***tik*** elektra varomose transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89. ***Ši išimtis netaikoma transporto priemonėms, kurių kėbulo tipas yra pikapas.***
	Or. en

Pakeitimas 151
Daniel Buda

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2019/2144
9 straipsnio 5a dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos elektra varomose transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.	5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos elektra varomose transporto priemonėse***, tik elektra varomose transporto priemonėse, iš išorės įkraunamose hibridinėse elektrinėse transporto priemonėse ir kuro elementų transporto priemonėse***, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.

Or. ro

Pagrindimas

Svarbu aiškiai suformuluoti taikymo sritį, naudojant tipo patvirtinimo teisės aktuose įtvirtintus terminus. Todėl geriausia būtų vengti tokių bendro pobūdžio formuluočių kaip „elektra varomos transporto priemonės“ ir naudoti aiškias technines kategorijas.

Pakeitimas 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2019/2144
9 straipsnio 5a dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos elektra varomose transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.	5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos ***tik*** elektra varomose transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.

Or. en

Pakeitimas 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider,

Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2019/2144
9 straipsnio 5a dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos ***elektra varomose*** transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.	5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.

Or. en

Pagrindimas

3,5–4,25 t furgonai dažnai priskiriami N_2 kategorijai dėl papildomos pastaraisiais dešimtmečiais nustatytų vienas po kito einančių privalomų saugos reikalavimų svarbos, o ne dėl didesnės rizikos profilio, ir juos paprastai naudoja MVĮ ir prekiautojai vidaus vežimo srityje. Reikalavimas greičio ribotuvus įrengti tik tos pačios klasės neelektriniuose furgonuose padidina išlaidas ir kanceliarinį darbą nepadidindamas saugos, nes tipo patvirtinimo saugos bandymai taikomi nepriklausomai nuo varos technologijos. Technologiškai neutraliai taikoma išimtis atspindi tachografo taisyklę ir JT taisyklės Nr. 89 taikymo sritį.

Pakeitimas 154
Volker Schnurrbusch

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2019/2144
9 straipsnio 5a dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos ***elektra varomose*** transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.	5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.

Or. en

Pakeitimas 155
Luis-Vicenţiu Lazarus

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio 1 pastraipa
Reglamentas (ES) 2019/2144
9 straipsnio 5a dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos elektra varomose transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.	5a. Nereikalaujama, kad N_2 kategorijos elektra ***arba vandeniliu*** varomose transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.

Or. en

Pakeitimas 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio 1 a pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2019/2144
8 a straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	įterpiamas naujas 8a straipsnis:
	„Įleidžiamųjų ir įtraukiamųjų durų rankenų sistemų saugos reikalavimai
	1. M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonės, kuriose įrengtos įleidžiamosios, įtraukiamosios arba elektroniniu būdu veikiančios išorinės durų rankenos, projektuojamos taip, kad tokias rankenas turinčias duris būtų galima atidaryti kilus elektros energijos tiekimo sutrikimams, susidūrimo, užšalimo ar avarinių situacijų, įskaitant transporto priemonės gaisrą ir panirimą į

vandenį, atvejais.

2. Tokiose rankenose įmontuojama mechaninė išjungimo sistema, veikianti nepriklausomai nuo elektros energijos tiekimo ir sudaranti sąlygas rankiniu būdu atidaryti duris tiek iš vidaus, tiek iš išorės.

3. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotąjį aktą, kuriuo nustatomos išsamios tokių rankenų saugos taisyklės ir techniniai reikalavimai.“;

Or. en

(32019R2144)

Pakeitimas 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio 1 a pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2019/2144
14 straipsnio 2 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	Reglamento (ES) 2019/2144 14 straipsnyje įterpiama ši dalis:
	„Komisija taip pat įvertina 9 straipsnio 5a dalyje nustatytą N_2 kategorijos elektra varomoms transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė 3,5–4,25 tonos, taikomą leidimą neįsirengti greičio ribotuvų, atsižvelgdama į galimą riziką saugai ir baterijos energijos tankio padidėjimus, dėl kurių būtų galima peržiūrėti ir sumažinti 4,25 tonos skaičių. Jeigu vertinimas patvirtina tokio pakeitimo būtinybę, ji nuo tam tikros datos taikoma tik naujai produkcijai, o Komisija atitinkamai pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.“;

Or. en

(32019R2144)

Pagrindimas

Pagal šį pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto poveikio vertinimas nebuvo atliktas, todėl atliekant Reglamento (ES) 2019/2144 peržiūrą turėtų būti atliktas tinkamas vertinimas.

Pakeitimas 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio 1 a pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2019/2144
9 straipsnio 5 b dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	Reglamento (ES) 2019/2144 9 straipsnyje įterpiama ši 5b dalis:
	„5b. Komisija ne vėliau kaip 2029 m. gruodžio 31 d. priima deleguotąjį aktą, kaip nurodyta 15 straipsnio 2 dalies a punkte, dėl I priedo 8 lentelėje nustatytų M_2, N_2, M_3 ir N_3 kategorijų transporto priemonių stabdžių išmetamų teršalų ribinių verčių lygio.“;

Or. en

(32019R2144)

Pagrindimas

Šie pakeitimai susiję su sunkiųjų ir lengvųjų transporto priemonių stabdžių išmetamų teršalų ribinėmis vertėmis. Kadangi pagal 90 % išmetamo CO_2 kiekio mažinimo tikslą transporto priemones su vidaus degimo varikliu ir hibridines transporto priemones ir toliau bus galima naudoti po 2035 m., siūlomos stabdžių išmetamų kietųjų dalelių ribinės vertės turi būti peržiūrėtos tam, kad būtų pritaikytos prie įvairių galios pavaros technologijų, o ne tik prie laidu įkraunamų elektrinių transporto priemonių. Be to, būsimos sunkiųjų transporto priemonių ribinės vertės turi būti nustatomos atsižvelgiant tiek į važiavimo mieste ir priemiestyje poveikį, tiek į spartų elektrifikuotų transporto priemonių parkų augimą sąnaudų ir naudos požiūriu ir suderintos su Reglamento (ES) 2024/1257 peržiūra.

Pakeitimas 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Pasiūlymas dėl reglamento
3 straipsnio 1 a pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2019/2144
6 straipsnio 1 dalies g a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	Reglamento (ES) 2019/2144 6 straipsnio 1 dalyje įterpiamas šis ga punktas:
	„ga) transporto priemonėje įmontuota elektrinių transporto priemonių įkrovimo pertraukimo sistema, laikantis pagal 12 straipsnį priimtų techninių specifikacijų.“;

Or. en

(32019R2144)

Pagrindimas

Įkrovimo prieigos dažnai yra atokiose arba izoliuotose vietovėse, kuriose keleiviai gali susidurti su situacijomis, kai saugiai išlipti iš transporto priemonės, kad būtų galima pertraukti įkrovimo procesą, nėra įmanoma. Standartizuotas transporto priemonėje įmontuotas mechanizmas, leidžiantis vairuotojui bet kuriuo metu nutraukti įkrovimą, padeda pašalinti šią saugos spragą. Techninės specifikacijos, įskaitant sąsajos ir sąveikumo reikalavimus su esamais įkrovimo standartais, apibrėžiamos Komisijos deleguotuoju aktu pagal 12 straipsnį, taip užtikrinant suderinamumą su atitinkamais standartais.

Pakeitimas 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio 1 pastraipos -1 punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2024/1257
3 straipsnio 2 pastraipos 50 a punktas (naujas)

Dabartinis tekstas	*Pakeitimas*
	-1) 3 straipsnyje įterpiamas šis 50a punktas:
	„50a) transporto priemonė, varoma tik reikalavimus atitinkančiais degalais –

lengvasis automobilis arba lengvoji komercinė transporto priemonė, per visą savo eksploatavimo laikotarpį varomas (-a) tik reikalavimus atitinkančiais degalais;“;

Or. en

(32024R1257)

Pagrindimas

Nustačius transporto priemonių, varomų tik reikalavimus atitinkančiais degalais, kategoriją užtikrinamas technologinis neutralumas ir vienodos sąlygos su baterijomis varomomis elektrinėmis transporto priemonėmis.

Pakeitimas 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio 1 pastraipos -1 punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2024/1257
3 straipsnio 2 pastraipos 50 c punktas (naujas)

Dabartinis tekstas	*Pakeitimas*
	-1) 3 straipsnyje įterpiamas šis 50c punktas:
	„50c) degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistema – sistema, sukurta tam, kad tik reikalavimus atitinkančiais degalais varoma transporto priemonė negalėtų naudoti kitų, nei reikalavimus atitinkančių, degalų;“;

Or. en

(32024R1257)

Pagrindimas

Tam, kad transporto priemonė negalėtų būti varoma reikalavimų neatitinkančiais degalais, reikalinga raginimo imtis priemonių sistema. Paskutiniame etape degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistema suprojektuojama taip, kad išjungtų transporto priemonę tuo atveju, jei į ją būtų įpilta iškastinio kuro, tačiau tik po to, kai lanksti, vis aukštesnio lygio įspėjimus teikianti sistema įspėja vairuotoją apie susidariusią padėtį.

Pakeitimas 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio -1 pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2024/1257
3 straipsnio 2 pastraipos 50 b punktas (naujas)

Dabartinis tekstas	*Pakeitimas*
	-1) 3 straipsnio 2 pastraipoje įterpiamas šis punktas:
	„50b) reikalavimus atitinkantys degalai – visi Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvoje (ES) 2018/2001 apibrėžti degalai, atitinkantys toje direktyvoje nustatytus tvarumo kriterijus;“;

Or. en

(32024R1257)

Pagrindimas

Šiuo požiūriu užtikrinamas teisinis ES teisės aktų nuoseklumas.

Pakeitimas 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio -1 pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2024/1257
3 straipsnio 2 pastraipos 50 c punktas (naujas)

Dabartinis tekstas	*Pakeitimas*
	-1) 3 straipsnio 2 pastraipoje įterpiamas 50c punktas:
	„50c) degalų tiekimo stebėjimo prietaisas – prietaisas, skirtas patikrinti, ar į transporto priemonę, varomą tik reikalavimus atitinkančiais degalais, pilami tik reikalavimus atitinkantys degalai;“;

Or. en

(32024R1257)

Pagrindimas

Kad būtų galima patikrinti, ar transporto priemonė varoma tik reikalavimus atitinkančiais degalais, reikalingas degalų tiekimo stebėjimo prietaisas, kuris patvirtintų, kad į atitinkamą transporto priemonę pilami tik šie reikalavimus atitinkantys degalai.

Pakeitimas 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio 1 pastraipos -1 punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2024/1257
4 straipsnio 5 dalis

Dabartinis tekstas	*Pakeitimas*
	-1) 4 straipsnio 5 dalis pakeičiama taip:
5. Gamintojai neprojektuoja, nekonstruoja ir nesurenka transporto priemonių, kuriose naudojami manipuliavimo įtaisai arba manipuliavimo strategijos.	***„***5. Gamintojai neprojektuoja, nekonstruoja ir nesurenka transporto priemonių, kuriose naudojami manipuliavimo įtaisai arba manipuliavimo strategijos. ***Jei įtaisą ar strategiją tipo patvirtinimo institucija patvirtino pagal šį reglamentą ir jo 14 straipsnio 3 dalies a–c punktuose bei 14 straipsnio 4 dalies s ir u punktuose nurodytą įgyvendinimo aktą, įskaitant atitinkamus jų dokumentus, toks įtaisas ar strategija nėra manipuliavimo įtaisas ar manipuliavimo strategija pagal Reglamento (ES) 2018/858 13 straipsnio 5 dalį.“;***

Or. en

(32024R1257)

Pagrindimas

Šiais pakeitimais siekiama nustatyti penkerių metų moratoriumą EURO 7 taikymui sunkiosioms transporto priemonėms. Tikslas – sudaryti sąlygas gamintojams sutelkti

investicijas į sunkiųjų transporto priemonių, vežančių krovinius ir keleivius, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą, laikantis ES klimato srities ir CO_2 tikslų, kartu užtikrinant, kad Komisija ir toliau rengtų būtinus įgyvendinimo aktus, kad pramonei būtų užtikrintas teisinis tikrumas ir tinkamas pasirengimo laikas.

Pakeitimas 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio 1 pastraipos -1 punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2024/1257
4 straipsnio 4 dalies 1 a pastraipa (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	-1) 4 straipsnyje įterpiama ši 1a dalis:
	„1a. Šioje dalyje sunkiosioms transporto priemonėms ir, kai taikytina, ne keliais judantiems mechanizmams nustatyti reikalavimai taikomi kartu ir jais užtikrinama atitiktis išmetamųjų teršalų ribinėms vertėms ir nepertraukiama transporto priemonių ir mašinų eksploatacinė parengtis visomis įprastomis ir pagrįstai numatomomis važiavimo sąlygomis visoje Sąjungoje. Gamintojai išmetamųjų teršalų kontrolės sistemas, pagrįstas reagentais, įskaitant selektyviosios katalizinės redukcijos sistemas, kuria, kalibruoja ir stebi taip, kad tos sistemos išlaikytų visišką funkcinį pajėgumą visais eksploataciniais naudojimo atvejais, kurie būdingi transporto logistikai, statybai, kasybai, miškininkystei, žemės ūkiui, atliekų tvarkymui ir kitoms nepertraukiamo arba intensyvaus naudojimo pramonės ir paslaugų reikmėms.
	Jeigu sąlygos, įskaitant tas, dėl kurių reagentas kristalizuojasi arba užšąla, pablogina arba gali pabloginti sistemos veikimą, taikomi šie reikalavimai:
	a) išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos nedelsiant keičiamos, pritaikomos arba remiamos alternatyviais techniniais sprendimais, įskaitant alternatyvių reagentų naudojimą;

b) lygiavertės išmetamųjų teršalų normos įrodomos ir išlaikomos visais atvejais ir visomis taikytinomis bandymo ir realiomis važiavimo sąlygomis;

c) eksploatacinė parengtis negali sumažėti tiek, kad viršytų ribines vertes, būtinas siekiant išlaikyti atitiktį išmetamųjų teršalų ribinėms vertėms, ir

d) taikomų išmetamųjų teršalų ribinių verčių laikymasis negali būti sustabdytas, nutrauktas ar sumažintas jokiomis į šio reglamento taikymo sritį patenkančiomis važiavimo sąlygomis.“;

Or. en

Pakeitimas 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio -1 pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2024/1257
4 straipsnio 2 dalis

Dabartinis tekstas	*Pakeitimas*
	-1) 4 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:
Gamintojai projektuoja, konstruoja ir surenka transporto priemones taip, kad jos atitiktų šio reglamento nuostatas, įskaitant atitiktį I priede nustatytoms išmetamųjų teršalų ribinėms vertėms III priede nustatytomis sąlygomis ir atitikties deklaracijoje bei tipo patvirtinimo dokumentuose nurodytoms vertėms per visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį, kaip nustatyta IV priedo 1 lentelėje. Tos transporto priemonės žymimos kaip EURO 7 transporto priemonės.	***„***Gamintojai projektuoja, konstruoja ir surenka transporto priemones taip, kad jos atitiktų šio reglamento nuostatas, įskaitant atitiktį I priede nustatytoms išmetamųjų teršalų ribinėms vertėms III priede nustatytomis sąlygomis ir***, jei taikoma,*** atitikties deklaracijoje bei tipo patvirtinimo dokumentuose nurodytoms ***didžiausioms RDE*** vertėms per visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį, kaip nustatyta IV priedo 1 lentelėje. Tos transporto priemonės žymimos kaip EURO 7 transporto priemonės.***“;***

Or. en

(32024R1257)

Pagrindimas

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Pakeitimas 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio 1 pastraipos -1 punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2024/1257
4 a straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	-1) įterpiamas šis 4a straipsnis:
	„4a straipsnis
	Specialieji transporto priemonių, varomų tik reikalavimus atitinkančiais degalais (VEEF), reikalavimai ir nuostatos
	1. Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas kaip transporto priemonės, varomos tik reikalavimus atitinkančiais degalais (VEEF), atitinka ne tik šiame reglamente ir pagal jį priimtuose deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose nustatytus reikalavimus, bet ir šiame straipsnyje nustatytus reikalavimus. VEEF savitasis išmetamo CO_2 kiekis – 0 g CO_2/km. Ši vertė įrašoma į atitikties liudijimą, išduotą pagal Reglamento (ES) 2018/858 36 straipsnį, ir taikoma Reglamento (ES) 2019/631 tikslais. Savitojo išmetamo CO_2 kiekio matavimas nepakeičia degalų sąnaudų, išreikštų l/100 km. Abu matavimai turi būti

atliekami tipo patvirtinimo proceso metu, gamybos atitikties patikrinimo metu arba eksploatacijos metu atliekamų atitikties bandymų metu.

2. VEEF turi būti įrengtas degalų tiekimo stebėjimo prietaisas ir degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistema. Tokios sistemos projektuojamos, pagaminamos ir sumontuojamos taip, kad būtų užtikrinta apsauga nuo klastojimo. Degalų įpylimo atvamzdis tinkamai pažymimas nurodant, kad variklis varomas tik reikalavimus atitinkančiais degalais.

3. Degalų tiekimo stebėjimo prietaisas yra pajėgus transporto priemonės eksploatavimo metu ir kiekvienu degalų pildymo atveju nustatyti, ar transporto priemonė eksploatuojama naudojant tik reikalavimus atitinkančius degalus. Visų pirma jis, taikydamas techniškai tinkamą sekimo metodą ir tokių metodų derinį, gali aptikti, kad naudojami degalai ar degalų mišiniai, kurie nepriskiriami reikalavimus atitinkantiems degalams. Prie tokių metodų galėtų būti priskiriami šie metodai, grindžiami toliau nurodytais principais, arba bet koks kitas techniškai tinkamas sekimo metodas:

a) reikalavimus atitinkančių degalų ištisinio skaitmeninio atsekamumo visoje degalų tiekimo grandinėje sistema, įskaitant patvirtintų skaitmeninių įrašų naudojimą ir skaitmeninį sąsajos patvirtinimą, kuriuo degalų tiekimo įvykis susiejamas su konkrečia transporto priemone ir degalų pildymo vieta;

b) vidinis reikalavimų neatitinkančių degalų naudojimo aptikimas apdorojant esamus transporto priemonės signalus ir funkcijas, įskaitant signalus, kuriuos generuoja transporto priemonės valdikliai ir susijusios jutiklių sistemos;

c) vidinis degalų sudėties nustatymas naudojant molekulinius, spektroskopinius ar palyginamus analitinius jutiklius, sudarantis sąlygas iš karto patikrinti, ar

naudojami degalai atitinka reikalavimus;

d) saugus abikryptis transporto priemonės ir degalų pildymo įrangos ryšys, įskaitant degalų pildymo įvykio autentiškumo ir vientisumo patikras, ir, kai taikoma, technines priemones, kuriomis sudaromos sąlygos pildyti reikalavimus atitinkančiais degalais ir neleidžiama pildyti reikalavimų neatitinkančiais degalais;

e) masės balanso paskirstymo sistema, pagal kurią rinkai pateiktų reikalavimus atitinkančių degalų kiekiai įrodomi patikrinamais įrašais ir priskiriami tam tikroms transporto priemonėms naudoti tokiais kiekiais, kurie atitinka joms priskirtiną suvartojimą; taip pat skaitmeniniu įrodymu grindžiamas balansavimo metodas, pagal kurį transporto priemonei priskirtinas degalų naudojimas stebimas ir suderinamas su skaitmeniniu įrodymu (įskaitant liudijimus ar lygiaverčius įrašus), nereikalaujant degalų pildymo įvykio patvirtinimo iš degalų pildymo vietos. Jeigu degalų tiekimo stebėjimo prietaisas nustato, kad VEEF varoma ne tik reikalavimus atitinkančiais degalais, automatiškai aktyvuojama degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistema.

4. Degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistema įspėja vairuotoją, jei VEEF varoma ne reikalavimus atitinkančiais degalais, o aktyvavusi vis aukštesnio lygio įspėjimus teikiančią sistemą transporto priemonės eksploatuoti nebeleidžia. Tai, visų pirma, galima užtikrinti, galiausiai neleidžiant (iš naujo) užvesti transporto priemonės.

5. Nukrypstant nuo 4 dalies, išskirtinėmis aplinkybėmis degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistema gali leisti vairuotojui pasinaudoti ribotą atstumą galiojančia išlyga, jei tai būtina siekiant išvengti neproporcingo judumo apribojimo, visų pirma:

a) Sąjungos regionuose, kuriuose 100 km spinduliu negalima pagrįstai prieinamai

papildyti transporto priemonės reikalavimus atitinkančiais degalais, arba

b) tais atvejais, kai transporto priemonė eksploatuojama už Sąjungos teritorijos ribų. Pirmoje pastraipoje nurodyta išlyga taikoma tik kai tai tikrai būtina ir ja neleidžiama eksploatuoti transporto priemonės nuolat arba viršijant atstumo, kurį leidžiama nuvažiuoti be reikalavimus atitinkančių degalų, apribojimą.

6. Gavusi gamintojo paraišką, tipo patvirtinimo institucija gali suteikti degalų tiekimo stebėjimo prietaiso ir (arba) degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistemos ES tipo patvirtinimą, jeigu įrodoma atitiktis šiam straipsniui. Toks patvirtinimas savaime nelaikomas transporto priemonės kaip VEEF tipo patvirtinimu ir neturi daryti poveikio jokiems papildomiems reikalavimams, taikomiems transporto priemonių kaip VEEF tipo patvirtinimui. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus pagal šią dalį suteiktus degalų tiekimo stebėjimo prietaiso ir (arba) degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistemos patvirtinimus per 30 dienų nuo jų išdavimo dienos. Pranešime pateikiama neutrali patvirtinto degalų tiekimo stebėjimo prietaiso ir (arba) degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistemos techninių specifikacijų santrauka. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi išsamūs degalų tiekimo stebėjimo prietaisų ir (arba) degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistemų tipo patvirtinimo techniniai ir procedūriniai reikalavimai.

7. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos vienodos VEEF tipo patvirtinimo procedūros ir techninės specifikacijos, atsižvelgiant į šiame straipsnyje nustatytus reikalavimus, įskaitant reikalavimus, susijusius su apsauga nuo klastojimo, bandymais ir nukrypti leidžiančios nuostatos taikymu pagal 5 dalį. Tai apima būtinus Komisijos

įgyvendinimo reglamento (ES) 2025/1706 I, II, IX ir XIV priedų ir Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/683 I priedo pakeitimus.

Or. en

(32024R1257)

Pagrindimas

4a straipsniu nustatomas naujos transporto priemonių kategorijos „transporto priemonės, varomos tik reikalavimus atitinkančiais degalais (VEEF)“ teisinis pagrindas. Siūlomo straipsnio 3 dalyje apibrėžiamos reikalavimus atitinkančios stebėsenos metodikos. 4 ir 5 dalyse pateikiamos raginimo imtis priemonių sąvokos, kuriomis proporcingai ir naudotojams patogiu būdu užtikrinama atitiktis. Pagal 6 dalį valstybėms narėms leidžiama patvirtinti papildomas stebėsenos metodikas, kurios gali būti parengtos ateityje. 7 dalimi Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti būtinus įgyvendinimo ir deleguotuosius aktus, kad būtų galima praktiškai įgyvendinti VEEF koncepciją.

Pakeitimas 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio 1 pastraipos -1 punktas (naujas)
Reglamentas (ES) 2024/1257
7 straipsnio 1 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	-1) 7 straipsnyje įterpiama ši 1a dalis:
	„1a. Gamintojai užtikrina, kad išmetamųjų teršalų papildomo apdorojimo sistema, kurioje naudojami reagentai, visada atliktų išmetamųjų teršalų kontrolės funkciją visomis aplinkos sąlygomis, ypač esant žemai aplinkos temperatūrai.“;

Or. en

(32024R1257)

Pakeitimas 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio 1 pastraipos -1 punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2024/1257
7 straipsnio 1 a dalis (nauja)

Dabartinis tekstas	*Pakeitimas*
	-1) 7 straipsnyje įterpiama ši 1a dalis:
	„1a. VEEF tipo patvirtinimo proceso metu nereikalaujama matuoti savitojo išmetamo CO_2 kiekio, tačiau reikalaujama pateikti degalų sąnaudų, išreikštų l/100 km, matavimą. ES tipo patvirtinimo paraiškoje atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus gamintojas nurodo, kad transporto priemonės variklis varomas tik reikalavimus atitinkančiais degalais. Gamintojas taip pat pateikia informaciją apie degalų tiekimo stebėjimo prietaisą ir degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistemą, taip pat apie priemones, kurių imtasi siekiant apsaugoti degalų tiekimo stebėjimo prietaisą ir degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistemą nuo klastojimo ir neleistino pakeitimo.“;

Or. en

(32024R1257)

Pagrindimas

7 straipsnyje išdėstomos gamintojų pareigos, susijusios su tipo patvirtinimu atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus Pakeitimas yra būtinas techninis patikslinimas, kad būtų įtrauktos VEEF, taip pat informacija apie degalų tiekimo stebėjimo prietaisą ir degalų pildymo raginimo imtis priemonių sistemą.

Pakeitimas 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Pasiūlymas dėl reglamento
4 straipsnio -1 pastraipa (nauja)
Reglamentas (ES) 2024/1257
7 straipsnio 2 a dalis (nauja)

Dabartinis tekstas	*Pakeitimas*
	-1) 7 straipsnyje įterpiama ši 2a dalis:
	„2a. Gamintojai patvirtinimo institucijai pateikia pasirašytą atitikties deklaraciją dėl reagento įpurškimo sistemos patvarumo ir neįprasto gedimų lygio nebuvimo dinaminėmis sąlygomis, kuriomis tipo patvirtinime nurodytas reagentas pakartotinai užšąla ir atšyla. Tokios sistemos turi atitikti IV priedo 1 lentelėje nurodytus eksploatavimo trukmės reikalavimus.“;

Or. en

(32024R1257)

Pagrindimas

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.